

REURBANIZAÇÃO DO BAIRRO SÃO MIGUEL, ILHÉUS-BA

RUY TORRES DÓRIA NETO

REURBANIZAÇÃO DO BAIRRO SÃO MIGUEL, ILHÉUS-BA

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Departamento de
Arquitetura e Urbanismo da Universidade
Federal de Sergipe como requisito para
obtenção do título de Bacharel em Arquitetura
e Urbanismo, sob a orientação do Professor
Dr. Márcio da Costa Pereira.

LARANJEIRAS - SE
2017.2

UFS

2017.2

**REURBANIZAÇÃO DO
BAIRO SÃO MIGUEL, ILHÉUS-BA
RUY TORRES DÓRIA NETO**

RUY TORRES DÓRIA NETO

REURBANIZAÇÃO DO
BAIRRO SÃO MIGUEL, ILHÉUS-BA

Trabalho de Conclusão de Curso defendido e aprovado em ____/____/____, pela seguinte
banca examinadora:

Prof. Dr. Márcio da Costa Pereira
ORIENTADOR

Prof. Dr. Cesar Henrique Matos e Silva
DEPARTAMENTO

Prof. Esp. Rodrigo Carvalho Lacerda de Oliveira
CONVIDADO

Laranjeiras, ____ de _____, de _____

AGRADECIMENTOS

Ao universo;

À paciência do meu orientador;

Aos meus grandes amigos e mestres;

A mim mesmo e à minha força de vontade;

Aos meus pais, minhas avós e Lurdes pelo amor e valores compartilhados.

*Dedico este trabalho a minha Mãe, **Maria Alice Accioly Dória**, pois sem ela nada disso seria possível.*

*" A mente que se abre para alguma
coisa nova, nunca mais será a mesma."*

Albert Einstein

RESUMO

Pode-se dizer que a forma pela qual se dá o desenvolvimento e a urbanização das cidades brasileiras tem, muitas vezes, afetado de modo negativo a qualidade de vida de seus habitantes, mostrando-se insustentável, principalmente devido à falta de planejamento. Muito se deve ao fato de que no Brasil, o próprio Poder Público ao priorizar ações voltadas, na maioria das vezes, a questões econômicas e políticas, acaba por ignorar fragilidades urbanas e sociais preexistentes, causando em diversos casos, severos danos ao meio ambiente. Faz-se necessário então, repensar o modelo teórico de desenvolvimento adotado, a fim de encontrar possíveis métodos e soluções para estas adversidades. Da mesma forma, intervir também é preciso. Problemáticas como estas, acumuladas ao longo das últimas décadas, tem posto em risco a prosperidade e existência digna de inúmeras comunidades, firmando-as cada vez mais às margens da sociedade, sem qualquer previsão efetiva de mudanças. Assim, percebendo a urgência e necessidade de discutir sobre esta temática, partindo de ideais que enalteçam a visão e a importância do equilíbrio e equidade nos meios urbanos e considerando como ponto focal a realidade e as necessidades do objeto de estudo aqui tratado, o presente trabalho busca contribuir com estudos teóricos e direcionamentos práticos para a reurbanização do bairro São Miguel, em Ilhéus-BA.

PALAVRAS-CHAVE: SUSTENTABILIDADE; REURBANIZAÇÃO; SÃO MIGUEL; ILHÉUS

ABSTRACT

It can be said that the way in which the development and urbanization of Brazilian cities takes place has often adversely affected the quality of life of its inhabitants, proving unsustainable, mainly due to lack of planning. Much is due to the fact that in Brazil, the Public Power itself, prioritizing actions focused, in most cases, on economic and political issues, ends up ignoring preexisting urban and social fragilities, causing in several cases, severe damages to the environment. It is necessary to rethink the theoretical model of development adopted in order to find possible methods and solutions for these adversities. In the same way, intervening is also necessary. Problems such as these, accumulated over the last decades, have jeopardized the prosperity and existence worthy of countless communities, firmly establishing them on the margins of society without any effective prediction of changes. Thus, realizing the urgency and necessity of discussing this theme, based on ideals that enhance the vision and importance of balance and equity in urban environments and considering as a focal point the reality and needs of the object of study discussed here, the present work seeks to contribute theoretical studies and practical directions for the redevelopment of the São Miguel neighborhood, in Ilhéus-BA.

KEY WORDS: SUSTAINABILITY; REURBANIZATION; SÃO MIGUEL; ILHÉUS

SUMÁRIO

RESUMO

ABSTRACT

LISTA DE FIGURAS.....	11
LISTA DE QUADROS	18
LISTA DE MAPAS.....	19
LISTA DE SIGLAS	20
INTRODUÇÃO.....	21
1.0. FUNDAMENTAÇÃO	23
1.1. Da triste realidade presente no desenvolvimento e na urbanização das cidades brasileiras.....	23
1.2. Da busca pelo desenvolvimento sustentável ao seu direcionamento no Brasil a partir do Programa Cidades Sustentáveis	28
1.2.1. Boas práticas: Plataforma Cidades Sustentáveis.....	34
1.3. As bases do urbanismo sustentável e a melhoria na qualidade de vida das comunidades através do desenho urbano.....	42
1.3.1. Parque Cantinho do Céu – SP	51
1.3.2. Orla de Ilha Comprida –SP	54
2.0. DIAGNÓSTICO.....	57
2.1. O município de Ilhéus	57
2.1.1. Histórico da cidade	62
2.1.2. O porto de Ilhéus e o bairro São Miguel.....	68
2.2. Localização do bairro São Miguel e seu entorno	72
2.3. Dados demográficos.....	75
2.4. Legislações ambientais e urbanas.....	81
2.5. Análise espacial	86
2.5.1. Morfologia urbana.....	86
2.5.2. Análise visual.....	113

2.5.3. Percepção do meio ambiente	124
2.5.4. Comportamento ambiental.....	126
2.6. Principais problemas x potencialidades	134
3.0. DIRECIONAMENTOS.....	137
3.1. Apresentação	137
3.2. Ações locais: Programa cidades sustentáveis	139
3.3. Especificações: eixo planejamento e desenho urbano	142
3.3.1. Setorização geral.....	142
3.3.2. Usos do solo.....	144
3.3.3. Configuração espacial	145
3.3.4. Circulação viária e estacionamentos.....	146
3.3.5. Percurso de pedestres.....	148
3.3.6. Espaços Livres	148
3.3.7. Atividades de apoio	148
3.3.8. Mobiliário Urbano.....	149
3.4. Cenário ideal	149
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	177
BIBLIOGRAFIA	179
ANEXOS.....	184

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Cidade formal. Calçadão da 13 de Julho. Aracaju/SE.	27
Figura 2 – Cidade formal. Orla de Copacabana. Rio de Janeiro/RJ.	27
Figura 3 – Cidade informal. Bairro São Conrado. Aracaju/SE.	27
Figura 4 – Cidade informal. Favela da Rocinha. Rio de Janeiro/RJ.	27
Figura 5 – Localização do Complexo Cantinho do Céu. Grajaú/SP.	51
Figura 6 – Plano geral e localização da primeira etapa de intervenções. Cantinho do Céu/SP.	52
Figura 7 – Vistas do Parque Cantinho do Céu.	53
Figura 8 – Localização e área de intervenção do projeto da Orla de Ilha Comprida/SP.	54
Figura 9 – Vistas Gerais da realidade atual da Orla de Ilha Comprida.	55
Figura 10 - Configuração espacial e detalhes do projeto.	55
Figura 11 – Corte demonstrativo das áreas demarcadas.	56
Figura 12 – Localização territorial do município de Ilhéus/BA.	58
Figura 13 – Regiões pluviométricas da Bahia.	60
Figura 14 – Unidades climáticas da Bahia.	60
Figura 15 – Mapa de relevo. Ilhéus/BA.	60
Figura 16 – Bacias hidrográficas. Ilhéus/BA.	60
Figura 17 – Biomas continentais e unidades de conservação.	61
Figura 18 – Localização da Capitania de Ilhéus.	62
Figura 19 – Sede da fazenda provisão. Lagoa Encantada, Ilheus/BA.	63
Figura 20 – Igreja do Engenho de Santana. Rio do Engenho, Ilhéus/BA.	63
Figura 21 – Cacau: da matéria prima ao chocolate.	64
Figura 22 – Os coronéis do cacau.	64
Figura 23 – Composição de fotos antigas do centro de Ilhéus.	65
Figura 24 – Antigo porto de Ilheus na Baía do PONTAL.	68

Figura 25 – Alvarengas ancoradas no cais.....	68
Figura 26 – Enseada das trincheiras.	69
Figura 27 – Novo porto de Ilhéus.	69
Figura 28 – Praias do São Miguel no final dos anos 60.....	69
Figura 29 – Praia do São Miguel atualmente.....	69
Figura 30 – Vista antiga da Foz do Rio Almada.....	71
Figura 31 – Vista atual daFoz do Rio Almada.....	71
Figura 32 – Panorâmica da Zona Norte de Ilhéus e limites do São Miguel.....	72
Figura 33 – Panorâmica atualizada da zona norte de ilhéus.	74
Figura 34 – População de Ilhéus e do bairro São Miguel Gráfico.	75
Figura 35 – População do São Miguel por setores censitários. Gráfico.....	75
Figura 36 – Faixa etária da população do bairro São Miguel. Gráfico.	77
Figura 37 – Proporção de sexo: setor 1. Gráfico.	77
Figura 38 – Proporção de sexo: setor 2. Gráfico.	77
Figura 39 – Faixas de renda da população do São Miguel. Gráfico.....	78
Figura 40 – Índice de alfabetização por grupamentos etários. Gráfico.	78
Figura 41 – Condições de propriedade dos imóveis existentes. Gráfico.....	79
Figura 42 – Infraestrutura e serviços básicos. Gráfico.....	79
Figura 43 – Condições do entorno das moradias: demais infraestruturas. Gráfico. .	80
Figura 44 – Antiga ponte de madeira sobre o Rio Almada.	87
Figura 45 – Panorâmica antiga da zona norte de Ilhéus.....	87
Figura 46 – Vista panorâmica do bairro São Miguel, 1970 – 80.	89
Figura 47 – Configuração inicial do Loteamento Barra Norte.	91
Figura 48 – Moradia em estado precário.	92
Figura 49 – Moradia de esquina na Av. principal.....	92
Figura 50 – Moradia em dois pavimentos.....	92
Figura 51 – Moradia simples.	92

Figura 52 – Cabana de praia.....	93
Figura 53 – Centro de lavagem de autos.....	93
Figura 54 – Pousada barra do São miguel.	93
Figura 55 – Cabana de praia.....	93
Figura 56 – Terreno baldio na entrada do bairro São miguel. Empçamento.....	94
Figura 57 – Início do vazio do mangue.....	94
Figura 58 – Vazio do mangue.	94
Figura 59 – Grande vazio do loteamento Barra Norte.	94
Figura 60 – Moradia sem contenção.	95
Figura 61 – Utilização de materiais naturais para estabilização do lote.....	95
Figura 62 – Contenções com refugo de obra.	95
Figura 63 – Serios problemas estruturais no quarto espigão.....	95
Figura 64 – Moradia bem equipada na rua Santa luzia.	96
Figura 65 – Moradias populares na rua Santa Luzia.	96
Figura 66 – Residências da rua A.	96
Figura 67 – Residencias da rua A.	96
Figura 68 – Cobertura em frente a bar adaptado em residência.....	97
Figura 69 – Mercearia São miguel.....	97
Figura 70 – Pousada do Sol.	97
Figura 71 – Cabana do BoBô	97
Figura 72 – Vazio ao final da rua Prof. inocência jovita.	98
Figura 73 – Terreno não edificado.....	98
Figura 74 – Terreno não edificado.....	98
Figura 75 – Terreno cercado porem não edificado.	98
Figura 76 – moradias populares sem contenções.	99
Figura 77 – Moradia sem contenção parcialmente afetada pela erosão.....	99
Figura 78 – Moradia COM murada destruida por conta da erosão.	99

Figura 79 – Moradia com terreno subtraído.	99
Figura 80 – Primeira contenção implantada pela prefeitura.	100
Figura 81 – Segundo espigão.	100
Figura 82 – Danos estruturais no terceiro espigão.	100
Figura 83 – Terceiro espigão.	100
Figura 84 – Moradias à beira do rio, desprotegidas.	101
Figura 85 – Contenção em pedra e concreto.	101
Figura 86 – Contenções improvisadas a partir de pneus, pedras e madeira.	101
Figura 87 – Patologias evidenciadas em contenções.	101
Figura 88 – Posto de saúde do bairro São miguel.	102
Figura 89 – Vista do empraçamento e ao fundo o posto de saúde.	102
Figura 90 – Associação cultural Cativeiro.	102
Figura 91 – Igreja evangélica.	102
Figura 92 – Antigas instalações do centro pesqueiro de camarão.	103
Figura 93 – Trabalhadores no estaleiro.	103
Figura 94 – Oficina ao fundo de um moradia.	103
Figura 95 – Associação de marisqueiras do São miguel.	103
Figura 96 – Sofá velho usado com mobiliário por proprietários de residencia.	104
Figura 97 – Bancos imprivisados em madeira.	104
Figura 98 – Assentos de onibus aproveitados como mobiliário à sombra de uma árvore.	104
Figura 99 – Parada de ônibus edificada pelos proprios moradores.	104
Figura 100 – Ponte sobre o Rio Almada.	108
Figura 101 – Continuação da BA-001 após a ponte.	108
Figura 102 – Parte inclinada da passarela.	108
Figura 103 – Escadaria de acesso à passarela.	108
Figura 104 – Vista parcial daAv. Principal. Loteamento Barra Norte.	109
Figura 105 – Vista parcial da rua E. Loteamento Barra Norte.	109

Figura 106 – Trecho médio da rua Santa luzia.	109
Figura 107 – Vista da rua São miguel.	109
Figura 108 – Rua Santa Luzia.	111
Figura 109 – Rua Santa Luzia.	111
Figura 110 – Av. Principal. Loteamento Barra Norte.....	111
Figura 111 – Rua G. Loteamento Barra Norte.	111
Figura 112 – Trecho com largura aproximada de 2,5 metros na rua A.	112
Figura 113 – Rua São Luiz. Aproximadamente 3 metros de largura.....	112
Figura 114 – Trecho da rua da Costa.	115
Figura 115 – Início da rua Prof. inocência Jovita.	115
Figura 116 – Trecho mediano da Rua Prof. inocência Jovita.....	115
Figura 117 – Trecho final do percurso.....	115
Figura 118 – Rua não pavimentada.	116
Figura 119 – Trecho aos fundos do posto de saúde.....	116
Figura 120 – Areial entre a rua São Miguel e São Luiz. Empaçamento.....	116
Figura 121 – Estreitamento na rua São luiz.....	116
Figura 122 – Curva acentuada ao final da Av. principal.....	117
Figura 123 – Vista geral da rua A.	117
Figura 124 – Acesso à rua São Miguel.....	117
Figura 125 – Esquina da rua A com a rua Santa Luzia.....	117
Figura 126 – Acesso à rua C. loteamento Barra Norte.	118
Figura 127 – Região central da rua C.....	118
Figura 128 – Área interna: “Cul-de-sac”	118
Figura 129 – Área de acesso à praia subutilizada.	118
Figura 130 – Av. Principal. nas proximidades da Pousada Barra de São Miguel...	119
Figura 131 – Av. Principal. Trecho não edificado.	119
Figura 132 – Tipologia de calçada exixtente na Av. principal.	119

Figura 133 – Configuração espacial: Eixo linear.....	119
Figura 134 – Esquina de acesso com curva acentuada.	120
Figura 135 – Principal via de acesso do bairro São miguel.	120
Figura 136 – Ausenia de áreas destinadas ao pedestre.....	120
Figura 137 – Calçamento destruído pela erosão.	120
Figura 138 – Vista externa do estaleiro.	121
Figura 139 – Moradias a poucos metros da água.....	121
Figura 140 – Contenções improvisadas. e acumulo de detritos.....	121
Figura 141 – Contenções em alvenaria de pedra.	121
Figura 142 – Manguezais em coexistencia com moradias. presença de docas.....	122
Figura 143 – Rampa de acesso ao rio.....	122
Figura 144 – Contenções em pedra.	122
Figura 145 – Despejo de aguas e patologias.	122
Figura 146 – Áreas desprotegidas em risco.	123
Figura 147 – Impedimentos no percurso.	123
Figura 148 – Áreas vazias.....	123
Figura 149 – Acumulo de lixo e detritos.....	123
Figura 150 – Banhistas.	128
Figura 151 – Banhistas.	128
Figura 152 – Prática esportiva na praia.....	128
Figura 153 – Pescadores recolhendo a rede.....	128
Figura 154 – Conflito de usos.....	129
Figura 155 – Moreadores voltando da praia.	129
Figura 156 – Crianças na rua.	129
Figura 157 – Moradores à porte de suas casas.....	129
Figura 158 – Passarela como percurso.	130
Figura 159 – Uso para contemplação.....	130

Figura 160 – Ciclista na escadaria.	130
Figura 161 – Pessoas tend o na escadaria da passarela.	130
Figura 162 – Reunião de pessoas na calçada.....	131
Figura 163 – Grupo caminhando no meio da rua.	131
Figura 164 – Uso da calçada como estacionamento.	131
Figura 165 – Ciclista acessando a praia.....	131
Figura 166 – Pessoas tendo acesso ao transporte publico.	132
Figura 167 – Crianças brincando e adultos reunidos.....	132
Figura 168 – Família desfrutando de uma sobra à beira mar.....	132
Figura 169 – Meio da rua como percurso de pedestres.....	132
Figura 170 – Circulação de ciclista em local inadequado.	133
Figura 171 – Banhistas proximos a uma das cabanas de praia.....	133
Figura 172 – Uso da praia para o lazer familiar.	133
Figura 173 – Consumidores em quiosques improvisados.	133
Figura 174 – Setor 1, loteamento Barra Norte. Vias de acesso e configuração geral.	156
Figura 175 - Setor 1, loteamento Barra Norte. Contorno da via coletora e acessos ao setor 2.....	157
Figura 176 - Setor 2. Vila de pescadores. Configuração geral e vias principais.....	158
Figura 177 - Setor 3, orla marítima. Vista geral.	159
Figura 178 - Setor 4, mangue. Vista geral.	160
Figura 179 - Setor 5, orla ribeirinha. Panorâmica.	161
Figura 180 - Setor 1. Empaçamento e terminal de integração urbano local.	162
Figura 181 - Centro Cívico Comunitário. Setor 1.....	163
Figura 182 - Tipologia de via local. Setor 1.	164
Figura 183 - Empaçamento e equipamentos públicos. setor 2.	165
Figura 184 - Vista em escala humana da nova formatação da rua Santa Luzia. Setor 2.....	166

Figura 185 - Via local destinada ao pedestre. Setor 2.	167
Figura 186 - Vista da orla marítima. Setor 3.	168
Figura 187 - Vista da orla marítima. Setor 3.	169
Figura 188 - Novo empençamento o extremo sul da orla marítima. Setor 3.	170
Figura 189 - Vista do eixo linear do mangue. Setor 4.	171
Figura 190 - Eixo linear do mangue com vista para o centro cívico. Setor 4.	172
Figura 191 - Novo trecho da orla ribeirinha. Contensões e decks. Setor 5.	173
Figura 192 - Orla ribeirinha. Trecho da rua Prof. Inocência Jovita e rua da Costa. Setor 5.	174
Figura 193 - Vista aproximada. Configuração da orla ribeirinha. Setor 5.	175

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Eixos da Plataforma Cidades Sustentáveis.	32
Quadro 2 – Resultados eixo governança. Neiva, Colômbia.	34
Quadro 3 – Resultados eixo bens naturais e comuns. Helsinki, Finlândia.	35
Quadro 4 – Resultados eixo equidade. Belo horizonte, Brasil.	35
Quadro 5 – Resultados eixo gestão local. Nijmegen, Holanda.	36
Quadro 6 – Resultados eixo planejamento. Jabotão dos Guararapes, Brasil.	37
Quadro 7 – Resultados eixo cultura para sustentabilidade. Limeira, Brasil.	37
Quadro 8 – Resultados eixo educação para a sustentabilidade. São Paulo, Brasil.	38
Quadro 9 – Resultados eixo economia local. Seul, Coreia do Sul.	38
Quadro 10 – Resultados eixo consumo responsável. Caxias do Sul, Brasil.	39
Quadro 11 – Resultados eixo mobilidade. Amsterdã, Holanda.	40
Quadro 12 – Resultados eixo ação local para a saúde. Pirapora, Brasil.	40
Quadro 13 – Resultados eixo do local para o global. Vancouver, Canadá.	41
Quadro 14 – Princípios do crescimento urbano Inteligente.	42
Quadro 15 – Dimensões de performance.	46
Quadro 16 – Elementos de análise da morfologia urbana.	47

Quadro 17 – Elementos da imagem urbana.	48
Quadro 18 – Categorias de atuação para o desenho urbano.	49
Quadro 19 – Índices urbanísticos do bairro São miguel.....	85

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Zona urbana de Ilhéus: acessos e principais estruturas.	59
Mapa 2 – Regiões afetadas pela implantação do porto de Ilhéus.	70
Mapa 3 – Localização do bairro São miguel e seu entorno.	73
Mapa 4 – Setores censitários do bairro São Miguel.	76
Mapa 5 – Limites ambientais.	82
Mapa 6 – Zonas urbanas do bairro São Miguel.....	84
Mapa 7 – Influências e sentidos de crescimento do bairro São Miguel.	88
Mapa 8 – Traçado, parcelamento e vias do bairro são Miguel.	90
Mapa 9 – Uso do solo e elementos urbanos do bairro São Miguel.....	105
Mapa 10 – Domínio público x domínio privado. Bairro São Miguel.....	107
Mapa 11 – Hieraquias viárias, densidades e relação de cheios e vazios.	110
Mapa 12 – Percursos.....	114
Mapa 13 – Elementos de destaque na imagem urbana.	125
Mapa 14 – Comportamento ambiental.	127
Mapa 15 – Delimitação dos setores de intervenção no bairro São Miguel	143
Mapa 16 - Vias e transporte público.....	150
Mapa 17 - infraestruturas de contenção.....	151
Mapa 18 - Desapropriações e zoneamento de incentivos.....	152
Mapa 19 - Equipamentos públicos e sociais.	153
Mapa 20 – Guia de ilustrações.....	154

LISTA DE SIGLAS

- APA** – Área de Proteção Ambiental
- APP** – Área de Proteção Permanente
- BNH** – Banco Nacional da Habitação
- CF** – Constituição Federal
- CNU** – Congresso para o Novo Urbanismo
- DU** – Desenho Urbano
- FGTS** – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
- IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- LEED** – Leadership in Energy and Environmental Design
- NU** – Novo Urbanismo
- ODS** – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
- ONU** – Organização das Nações Unidas
- PCS** – Programa Cidades Sustentáveis
- PDDU** – Plano de Diretor de Desenvolvimento Urbano
- PMMA** – Plano Municipal da Mata Atlântica
- SNUC** – Sistema Nacional de Unidades de Conservação
- US** – Urbanismo Sustentável
- USGBC** – U.S Green Building Council
- ZEIS** – Zona Especial de Interesse Social

INTRODUÇÃO

O município de Ilhéus, cidade histórica da Bahia, passou por expressivos ciclos de crescimento econômico relacionados à exploração e utilização de seus recursos naturais. Foi a partir da produção e exportação do cacau ao longo de quase todo o século passado que, de fato, o município obteve reconhecimento tanto em âmbito nacional quanto internacional. Considerado a partir de então como polo irradiador de desenvolvimento para toda a sua região, acabou por atrair diversos novos habitantes para seu território assim como grandes obras de infraestrutura, saneamento e habitação. Entretanto, ainda que houvesse uma preocupação com o planejamento do município, a forma pela qual sua urbanização foi consolidada, vem causando, nas últimas décadas, impactos negativos a algumas de suas comunidades.

Parte-se da constatação desta realidade para definir o bairro São Miguel como objeto de estudos e direcionamentos deste trabalho. Localizado na porção norte do litoral ilheense, compõe parte importante de uma vasta área de proteção e preservação ambiental. Sua ocupação foi dada inicialmente por indígenas e pescadores no início do século XX, tendo seu crescimento ocorrido repleto de fragilidades sociais e ambientais. A expansão urbana nesta direção partiu inicialmente da ocupação ribeirinha em algumas fazendas às margens do Rio Almada, posteriormente loteadas, compondo assim novos bairros. No São Miguel, a partir de 1960-70, além dos próprios nativos e suas famílias, veranistas passaram a ocupar o território na intenção de usufruírem de sua tranquilidade e belezas naturais.

Entretanto, ao longo das últimas décadas, desde a construção do atual Porto de Ilhéus, o bairro e sua população tem sofrido bastante com o acelerado processo erosivo que já consumiu parte de seu território, chegando a destruir algumas ruas e edificações, com a falta de infraestrutura de qualidade e com a falta de acesso a serviços básicos. No entanto, ainda assim tornou-se moradia fixa de centenas de famílias, principalmente de baixa renda, por conta da desvalorização da terra e ao consequente desinteresse do mercado imobiliário. Fatores associados ao isolamento do bairro devido a sua configuração espacial “ilhada”, ao descontrole de sua ocupação, à falta de fiscalização e à carência de investimentos públicos adequados, fez com que sua urbanização não acontecesse de maneira a atender as necessidades básicas de seus habitantes.

Pensando em como lidar com este problema, o presente trabalho tem como objetivo geral desenvolver estudos teóricos e propor direcionamentos práticos para a reurbanização do bairro São Miguel, em Ilhéus, levando em consideração os ideais contidos e compartilhados pelo Programa Cidades Sustentáveis, enfatizando o eixo de planejamento e desenho urbano de sua plataforma.

Para tanto, definiu-se como objetivos específicos, **fundamentar** o trabalho para o aprofundamento da problemática e embasamento das decisões a serem propostas, **diagnosticar** a realidade atual do bairro verificando suas relações preexistentes e **propor** medidas que buscam solucionar problema identificados com base nos estudos realizados.

A metodologia utilizada neste trabalho partiu da escolha do tema e delimitação da área de estudos, concretizando os conhecimentos através de pesquisas bibliográficas e de campo realizadas.

No que tange a organização do texto, o primeiro capítulo "**Fundamentação**" apresenta o referencial teórico a respeito das problemáticas urbanas brasileiras, que guiam o raciocínio deste autor na lógica e formulação do problema geral da pesquisa, bem como contém conceitos, métodos, ações e referenciais urbanísticos, sendo organizado em três subcapítulos. No segundo capítulo "**Diagnóstico**", fruto também da revisão bibliográfica e da pesquisa de campo, o foco está no estudo de caso do bairro São Miguel, localizado em Ilhéus, no estado da Bahia, onde serão apresentadas também características gerais do município, bem como seu histórico e a sua relação com a formação, crescimento e consolidação do bairro estudado, sendo estruturado em seis subcapítulos. O terceiro e último capítulo, intitulado "**Direcionamentos**", define a partir de todas as informações reunidas e compreendidas no decorrer desta pesquisa, diretrizes de intenções, ações e projetos organizado em três subcapítulos.

Por fim, as considerações finais tratam das questões observadas, experiências obtidas e dificuldades encontradas ao longo do desenvolvimento da pesquisa e elaboração deste trabalho. Leva, portanto, em consideração o aspecto conceitual das propostas elaboradas, frisando a necessidade do envolvimento direto das esferas do Poder Público em união com a população, para que de fato a reurbanização do bairro São Miguel possa ser exitosa a partir de um processo continuado de decisões conjuntas possibilitando que seu desenvolvimento aconteça de forma justa, democrática e sustentável, para esta e para as próximas gerações

1.0. FUNDAMENTAÇÃO

A seguir serão apresentados os três capítulos da fundamentação teórica, sendo que o primeiro diz respeito à problemática urbana no Brasil abordando tanto suas causas quanto as consequências geradas por conta de um modelo, que o autor identifica como equivocado, de desenvolvimento nacional. Em seguida, o segundo, abordará a busca por ideais contidos no conceito de desenvolvimento sustentável, implicando nas evoluções, nas conquistas e nos direcionamentos concretos, visto que mudanças são necessárias diante a realidade brasileira. No terceiro capítulo, é considerado o urbanismo sustentável e o desenho urbano, como princípios, métodos de análise e atuação profissional, em busca da melhoria integrada da qualidade de vida das pessoas. Assim, a importância deste capítulo dá-se pelo fato do mesmo direcionar a lógica, a ideologia e a metodologia contidas no trabalho.

1.1. DA TRISTE REALIDADE PRESENTE NO DESENVOLVIMENTO E NA URBANIZAÇÃO DAS CIDADES BRASILEIRAS

Descrito como um processo de transformação territorial, a urbanização também pode ser considerada como a inserção de infraestruturas e serviços urbanos, que garantirão o bem-estar das comunidades tanto direta, quanto indiretamente. No entanto, é de se surpreender que uma nação rica como o Brasil ainda apresente diversas problemáticas urbanas que muito tem prejudicado a qualidade de vida e sobrevivência de sua própria população, principalmente das classes menos favorecidas.

Todavia, sem precisar de grandes aprofundamentos na história da urbanização brasileira, é possível de se ter algumas noções básicas dos porquês destes problemas existirem de forma generalizada, hoje, em todo o território nacional. É importante salientar, neste ponto, que tal processo já vinha ganhando força, paulatinamente, ao romper dos anos anteriores, devido a deterioração da vida no campo.

Segundo SANTOS (2008), na primeira reimpressão de seu livro intitulado “*A urbanização brasileira*”, discute-se a caracterização do crescimento urbano nacional,

focando em seus processos sociais, econômicos e ambientais. Logo, o autor atribui estas transformações à modernização nos meios de produção agrícola, impulsionada pela industrialização brasileira e a existência de grandes latifúndios sendo estes os principais responsáveis pela repulsão do trabalhador rural, que passou a buscar por melhores condições de vida nas grandes cidades. O resultado destes acontecimentos foi, portanto, o inchaço urbano, sendo que maior parte dos novos moradores, ocasionalmente sem renda, passaram a ocupar seus limites, em áreas sem qualquer condição de habitabilidade, às margens da sociedade.

Em suma, os fatos descritos acima fizeram com que a urbanização das cidades brasileiras acontecesse de forma incrivelmente rápida, ocasionando, em um pequeno espaço de tempo, a inversão de sua distribuição populacional; campo versus cidade; rural versus urbano. Hoje, completamente diferente de cinco a sete décadas atrás, a maioria do povo brasileiro tem residido em meios urbanos, igualando-se, neste sentido, ao índice de países considerados hoje como desenvolvidos, exceto pelo fato de seu processo ainda ser fortemente associado à pobreza (SANTOS, 2008).

Sabe-se, no entanto, como constata Deak e Schiffer (2004), que mesmo estas nações passaram por problemáticas semelhantes anteriormente devido ao advento das “revoluções industriais” entre os séculos XVII, inicialmente na Inglaterra, e meados do século XX. Porém, por conta da destruição oriunda de guerras, ou mesmo desastres naturais, estas tiveram a possibilidade de amadurecer e reorientar a tipologia desenvolvimentista antes adotada, expressando-se através da evolução de legislações voltadas ao controle e direcionamento do crescimento urbano e a preocupação com o meio ambiente e bem-estar da população.

No Brasil, porém, devido ao seu processo tardio, atrelado à ideologia desenvolvimentista dos anos que se seguiram, fez com que, segundo SANTOS, fossem legitimados e justificados os gastos públicos em benefício das grandes empresas que, desta forma, *"permitiria ao Brasil aumentar suas exportações para poder se equipar mais depressa e melhor (SANTOS 2008, p. 103)"*. Ou seja, pela lógica, o país havia acabado de dar início a "corrida", sendo assim necessário buscar um posicionamento estratégico perante a economia mundial.

Infelizmente, com isto, muito foi deixado de lado, no que diz respeito ao desenvolvimento integral de suas cidades. Assim, ainda que nas primeiras décadas do século passado, a experiência europeia, expressa a partir de Planos Diretores de

Desenvolvimento Urbano, tenha chegado ao Brasil e direcionado o desenvolvimento de alguns de seus principais centros urbanos, ainda levou tempo para que fosse percebida a real necessidade da institucionalização e implementação destas em todo o território nacional.

Contudo, mesmo após a implementação e posterior evolução das legislações pertinentes ao longo das últimas décadas, desde a criação da nova Constituição federal em 1988, à inclusão do capítulo referente à política urbana via Estatuto da Cidade em 2001, muitas das cidades brasileiras ainda exibem problemáticas semelhantes, tornando-se mais visíveis conforme seu tamanho, região e principal atividade exercida, como citado abaixo:

"Com diferença de grau e de intensidade, todas as cidades brasileiras exibem problemáticas parecidas. O seu tamanho, tipo de atividade, região em que se inserem são elementos de diferenciação, mas em todas elas problemas como os do emprego, da habitação, dos transportes, do lazer, da água, dos esgotos, da educação e saúde, são genéricos e revelam enormes carências. Quanto maior a cidade, mais visíveis se tornam essas mazelas." (SANTOS 2008, p. 95)

Fica perceptível, portanto, que o Brasil cresceu em detrimento da economia, passando por cima de aspectos importantes, diretamente relacionados ao bem-estar de sua população, fazendo com que desta forma, segundo este mesmo autor, o crescimento ocasionado se desenvolveu sob forte apego material, levando enfim a uma involução tanto no sentido social quanto político, e também *"ao desenvolvimento simultâneo de uma classe média relativamente numerosa e de uma extensa pobreza"* (SANTOS, 2008 p. 106). Contudo:

"O próprio poder público torna-se criador privilegiado de escassez; estimula, assim a especulação e fomenta a produção de espaços vazios dentro das cidades, incapaz de resolver o problema da habitação, empurra a maioria da população para as periferias; e empobrece ainda mais os mais pobres, forçados a pagar caro pelos precários transportes coletivos e a comprar caro bens de um consumo indispensável e serviços essenciais que o poder público não é capaz de oferecer. O poder público, entretanto, não age apenas de forma indireta. Ele também atua de forma direta na geração de problemas urbanos, ainda que prometendo resolvê-los" (SANTOS, 2008 p. 112).

Ainda conforme SANTOS (2008, p. 112):

"Os conjuntos residenciais levantados com dinheiro público - mas por firmas privadas - para as classes médias baixas e os pobres se situam quase invariavelmente nas periferias urbanas, a pretexto dos preços mais acessíveis dos terrenos, levando, quando havia pressões, a extensão de serviços públicos, como luz, água, às vezes esgotos, pavimentação e transporte custeados, também com os mesmos recursos.... Produzem-se novos vazios urbanos, ao passo que a população necessitada de habitação,

mas sem poder pagar pelo seu preço nas áreas mais equipadas, deve deslocar-se para mais longe, ampliando o processo de periferização."

Neste sentido, o maior problema, com base nas citações anteriores, é que o próprio Estado tem sido o responsável pela maneira que o território tem se organizado, e que ao tentar lidar com estas questões, acabou por gerar, em vez de resolver, problemas urbanos ainda maiores. Conforme o autor, essa ideia de escassez é proveniente de um mercado imobiliário especulativo estimulado com dinheiro público, alimentado pela falta de habitações suficientes para a população e pelo modelo de desenvolvimento urbano adotado, que acabou por incentivar o espraiamento e a ocupação desordenada do território.

O fato é que por conta disto, o valor da terra localizada nas proximidades ou nos próprios centros urbanos, dotadas de infraestrutura de melhor qualidade e acesso à serviços básicos, tornou-se elevado o suficiente para que boa parte da população empobrecida conseguisse pagar, levando-as a ocupar áreas cada vez mais distantes e menos valorizadas do território. Por fim, isto, atrelado às prioridades do poder público perante o desenvolvimento nacional, fez com que apenas uma pequena parcela da sociedade fosse beneficiada com os investimentos públicos, enquanto uma maioria teve de conviver com crescentes problemas urbanos encontrados aos montes nas periferias, gerando assim dois cenários distintos em uma mesma cidade, como observado por Deak & Schiffer (2004 p. 232):

"As políticas públicas reais nas esferas imobiliária e fundiária não passavam por planos diretores, mas vinham-se manifestando principalmente pelas políticas habitacionais e da legislação urbanística - especialmente as de loteamento e zoneamento; essa legislação é seguida nos bairros mais ricos de nossas cidades, mas no restante coloca a maioria na clandestinidade. Foi essa a ação concreta do Estado - que não aparece nos planos diretores - que produziu e continua produzindo e reproduzindo a cisão de nossas cidades (aquela já denunciada há décadas por Lima Barreto) em duas: de um lado, a legal, equipada e moderna, e do outro, a clandestina, miserável e atrasada."

Desta forma, nota-se que há muito existe um padrão cíclico, um ciclo vicioso, entre as diversas atuações do Poder Público e a existência de problemas urbanos e ambientais. Hoje, muito se deve à tentativa de resolver principalmente a questão habitacional que finda, de certa forma, na expansão e dispersão da malha urbana, fomentando assim a especulação imobiliária e forçando a existência de áreas com limitado acesso a infraestruturas e serviços básicos, influenciando diretamente na redução da qualidade de vida de seus habitantes, como pode ser observado abaixo.

FIGURA 1 – CIDADE FORMAL. CALÇADÃO DA 13 DE JULHO. ARACAJU/SE.



FONTE: AIESEC, 2017.

FIGURA 3 – CIDADE INFORMAL. BAIRRO SÃO CONRADO. ARACAJU/SE.



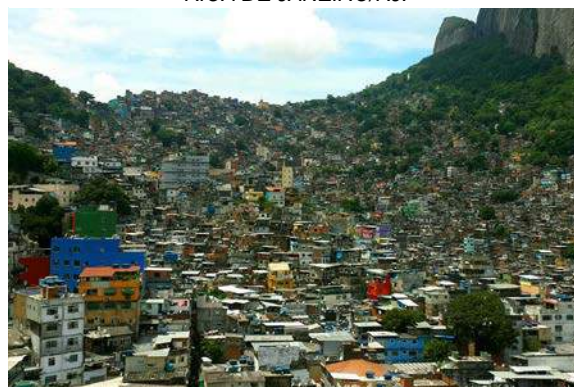
FONTE: INFOHABITAR, 2013.

FIGURA 2 – CIDADE FORMAL. ORLA DE COPACABANA. RIO DE JANEIRO/RJ.



FONTE: WIKIPÉDIA, 2017.

FIGURA 4 – CIDADE INFORMAL. FAVELA DA ROCINHA. RIO DE JANEIRO/RJ.



FONTE: SUPTOURS, 2016.

As imagens acima mostram duas cidades brasileiras, dotadas de planos diretores de desenvolvimento urbano em vigência, mas que mesmo assim demonstram o que foi apontado neste capítulo. Reafirmando então o que foi dito por Santos (2008), as diferenças se apresentam conforme os condicionantes locais e elevam-se de acordo com o tempo de existência e tamanho da cidade, não importando se há ou não a elaboração de planejamentos diversos ou mesmo a presença de planos diretores, responsáveis estes pela correta e justa ordenação municipal.

O que se percebe então, é que o crescimento das cidades brasileiras, através do processo de urbanização, guiou-se através de interesses escusos, onde o próprio Estado tem participação ativa no espraiamento da malha urbana através de inúmeros novos bairros, loteamentos periféricos e conjuntos habitacionais financiados com recursos públicos. Concomitantemente, a supervalorização das áreas mais centrais tem acabado por atrair maiores e melhores investimentos, trazendo benefícios apenas para algumas poucas comunidades e fazendo com que muito da função social das cidades, descrita na Constituição e reafirmada no Estatuto da Cidade, deixasse de ser cumprida.

Enfim, o estudo destas questões leva a uma premissa de que a urbanização, e consequentemente o crescimento e o desenvolvimento das cidades brasileiras, tem ocorrido de forma insustentável e que, ao contrário do normalmente afirmado, não é apenas a falta de planejamento em si a principal causa dos problemas existentes nas cidades brasileiras, e sim a forma e motivação pela qual o Poder Público “direciona” suas ações, decisões e investimentos no desenvolvimento urbano, bem-estar da população e preservação da biodiversidade territorial. Há então urgência na quebra de alguns paradigmas no que diz respeito a estas questões apresentadas, para que novos padrões, tipologias e métodos de desenvolvimento que vão num sentido oposto aos atuais, sejam considerados.

1.2. DA BUSCA PELO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL AO SEU DIRECIONAMENTO NO BRASIL A PARTIR DO PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS

Por bastante tempo, a palavra desenvolvimento, no que trata a evolução de uma nação, esteve ligada essencialmente a questões econômicas, e tal fato acabou por provocar sérios impactos ao meio ambiente e à vida das pessoas. Neste contexto, diversas discussões a respeito deste modelo de desenvolvimento predatório, que predominou desde a “revolução industrial”, e que marcaram os anos seguintes, intensificando-se até final da década de 1960.

Logo, estas indagações culminaram no surgimento, após a Conferência de Estocolmo em 1972, da palavra ecodesenvolvimento, que pela primeira vez caracterizava uma concepção alternativa de desenvolvimento ecologicamente orientado que satisfizesse necessidades básicas das populações e, ao mesmo tempo, demonstrasse solidariedade para com as futuras gerações, sendo definido por Sachs (1986) em seu livro “Ecodesenvolvimento: crescer sem destruir”, e citado por Camargo (2002, p. 69), como “*o desenvolvimento socialmente desejável, economicamente viável e ecologicamente prudente*”. Tudo isto, é claro, de modo que população fosse envolvida no processo, sendo auxiliada por programas educacionais voltados a compreensão deste pensamento e por sistemas sociais que garantissem acesso

emprego, segurança social, serviços públicos de qualidade, além do respeito a outros costumes e culturas.

Conforme afirmam Lago & Pádua (2017) apud Camargo (2002), na primeira edição do livro “O que é ecologia” e como previsto por SACHS, o mérito do ecodesenvolvimento foi atribuído a uma mudança de paradigmas onde o aspecto puramente quantitativo, ou seja, o quanto crescer, foi deslocado para um novo pensamento que envolve e prioriza o lado qualitativo deste desenvolvimento, havendo a necessidade, portanto, de se melhorar também, além dos números, a qualidade das estruturas produtivas, sociais e culturais da sociedade. Assim, o 'como crescer' tornou-se ponto primordial da questão na busca por este equilíbrio entre o meio ambiente, qualidade de vida e desenvolvimento. Tais ideais foram amplamente difundidos em diversos países pelo mundo.

Da mesma forma, a partir de então, houveram importantes marcos na busca por uma forma de desenvolvimento mais equilibrado, como estudos, conferências, leis, documentos, tratados entre países, programas nacionais e globais. O termo Desenvolvimento Sustentável, no entanto, apenas começou a ser difundido no início da década de 1980. Entretanto só foi mesmo reconhecido e oficializado quase uma década depois como expressão sinônima para ecodesenvolvimento, sendo conceituado também por Barbieri (1997) como uma nova maneira de repensar as soluções para os problemas globais, não apenas voltado a redução da degradação ambiental, mas que também incorpore outras dimensões da sociedade como um todo. Da mesma forma, no livro “Estratégias de transição para o Século XXI” (SACHS, 1993), o autor aponta que cinco dimensões precisam ser observadas para se planejar o desenvolvimento sustentável.

A primeira, a sustentabilidade social, visa a participação da população na tomada de decisões e a melhoria na distribuição de renda a fim de diminuir a exclusão e a distância econômica responsável pela separação de classes. A segunda, a sustentabilidade econômica, trata a respeito do aumento na eficiência da alocação dos recursos e na gestão dos mesmos. Na sequência, a sustentabilidade ecológica, ou ambiental, busca a preservação do meio ambiente de forma que a exploração dos recursos naturais não comprometa a sobrevivência do ser humano. A sustentabilidade espacial por sua vez, tende ao tratamento equilibrado da ocupação territorial rural e urbana, além de uma melhor distribuição das atividades econômicas e assentamentos

humanos. Por fim a sustentabilidade cultural, tem como objetivo o despertar da consciência ambiental de modo a alterar os modos de pensar e agir a fim de reduzir impactos negativos à sociedade.

Barbieri (1997) e Sachs (1993) deixam claro, portanto, que para alcançar um pleno desenvolvimento sustentável é necessário e essencial considerar e atender em conjunto a todas as dimensões da sociedade, igualmente, a fim de proporcionar qualidade de vida à população e suas gerações futuras, e do mesmo jeito preservar os recursos e os patrimônios naturais para que estes se autoperpetuem. Contudo, neste pensamento, ao abranger uma inúmera gama de disciplinas e interesses diversos, muitos princípios acabaram entrando em conflito, dificultando o entendimento sobre suas questões, assim como sua real aplicabilidade.

Isto fez com que Camargo (2002) observasse que autores como Svirejeva-Hopckins e Svirezhev (1998) duvidassem da existência do desenvolvimento sustentável em si, sendo considerado pelos mesmos apenas como um mito, um conceito utópico, ou mesmo Cavalcanti (1998), quando afirmou que o que realmente existe é apenas uma diversidade de formas utilizadas para a compreensão e investigação a respeito deste tipo de desenvolvimento.

Todavia, umas das questões levantadas é se, de fato, há possibilidades deste desenvolvimento, propriamente dito, pudesse ter sustentação ainda que inserido num ambiente puramente voltado ao estilo de vida capitalista, o qual ainda apresenta inúmeras deficiências em relação ao desenvolvimento da sociedade e à utilização dos recursos naturais como um todo.

No entanto, no mundo, a continuidade nesta linha de pensamento vem estruturando ao longo do tempo, desde as primeiras discussões sobre o tema, formas de atender e lidar com e a partir destas complexidades, acumuladas pela falta de hábitos urbanos saudáveis, voltados à preservação da vida e do meio ambiente. O que se percebe ao menos é que, aos poucos, a conscientização a respeito dessas questões vem de certa forma gerando, como em toda grande mudança, pequenas transformações no jeito de pensar e agir da sociedade, fazendo com que a mesma reconheça os malefícios dos métodos tradicionais de desenvolvimento. Como abaixo:

“[O desenvolvimento sustentável] tem se tornado um importante guia para muitas comunidades que descobriram que os métodos tradicionais de planejamento e desenvolvimento estão criando, em vez de resolver, problemas sociais e ambientais. Enquanto os métodos tradicionais podem

levar a sérios problemas sociais e ambientais, o desenvolvimento sustentável fornece uma estrutura através da qual as comunidades podem usar recursos mais eficientemente, criar infraestruturas eficientes, proteger e melhorar a qualidade de vida, e criar novos negócios para fortalecer suas economias. Isto pode auxiliar na criação de comunidades saudáveis que possam sustentar nossa geração tão bem quanto as que vierem". (Center of Excellence for Sustainable Development, 2001, apud Camargo, 2002, p.76).

Conforme citado pela autora, uma das afirmações atribuídas ao desenvolvimento sustentável é que este tem sido considerado como um guia para que comunidades busquem outras maneiras para lidar com as problemáticas urbanas e ambientais existentes, passando estas a adotar práticas menos agressivas no que se trata do consumo dos recursos naturais e do uso e ocupação do solo.

Assim, a busca pela sustentabilidade deverá se tornar primordial e sempre constante, sendo também considerada como uma estratégia que necessita da participação direta de toda a sociedade e do auxílio do Poder Público, bem como de iniciativas e organizações privadas. Todavia, para que se alcance um objetivo maior, é necessário que um conjunto de ações sejam aplicados ao longo do tempo, onde os ideais de sustentabilidade deverão ser considerados em quaisquer que sejam as decisões que venham a afetar direta ou indiretamente o meio ambiente e a qualidade de vida das pessoas envolvidas.

Neste sentido, tendo em vista o acelerado processo de urbanização das cidades brasileiras e o grande aumento populacional que sucedeu, juntamente como todo o problema gerado, fica evidente a necessidade da transição para esta tipologia de desenvolvimento, já adotada em alguns países de primeiro mundo, voltada à integração das dimensões sociais, ecológicas, culturais, espaciais e econômicas, uma vez que é justamente no meio urbano onde ocorre a maior parte do consumo dos recursos naturais, além das diversas outras problemáticas existentes na atualidade.

Desta forma, considerando como prioridade a implementação de ações que reduzissem as desigualdades nas cidades brasileiras e melhor ocupassem o território com equipamentos e serviços públicos de qualidade que, saindo da teoria e indo para a prática, foi criado em 2011 o Programa Cidades Sustentáveis (PCS). Este programa é uma realização da Rede Social Brasileira por Cidades Justas e Sustentáveis, em parceria com a Rede Nossa São Paulo e o Instituto ETHOS, organizações que hoje estão à frente no direcionamento das soluções de sustentabilidade debatidos na

Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Natural (CNUDN), também conhecida por RIO+20.

Seu objetivo é fornecer uma agenda completa de sustentabilidade urbana, reunindo uma série de ferramentas que visam contribuir para que tanto a população quanto o governo brasileiro, através das prefeituras locais, participem e promovam o desenvolvimento sustentável em seus municípios. Neste intuito, PCS oferece aos gestores públicos das cidades participantes do programa, a Plataforma Cidades Sustentáveis que é composta de 12 eixos de sustentabilidade, dos quais 10 são inspirados nos compromissos firmados na carta da Aalborg, na Dinamarca em 1994. Estes, desde 2015 seguem os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS – Agenda 2030), aprovados pela Organização das Nações Unidas (ONU) e também tem sua orientação do acordo com as diretrizes especificadas na Agenda 21 local, sendo:

QUADRO 1 – EIXOS DA PLATAFORMA CIDADES SUSTENTÁVEIS.

1. **GOVERNANÇA**, cujo o objetivo geral é fortalecer os processos de decisão com a promoção dos instrumentos da democracia participativa.
2. **BENS NATURAIS E COMUNS**, assumindo plenamente as responsabilidades de proteger, preservar e assegurar o acesso equilibrado aos bens naturais comuns.
3. **EQUIDADE, JUSTIÇA SOCIAL E CULTURA DE PAZ**, promovendo comunidades inclusivas e solidárias.
4. **GESTÃO LOCAL PARA A SUSTENTABILIDADE**, implementando uma gestão eficiente que envolva as etapas de planejamento, execução e avaliação.
5. **PLANEJAMENTO E DESENHO URBANO**, reconhecendo o papel estratégico do planejamento e do desenho urbano na abordagem das questões ambientais, sociais, econômicas, culturais e da saúde, para benefício de todos.
6. **CULTURA PARA A SUSTENTABILIDADE**, desenvolvendo políticas culturais que respeitem e valorizem a diversidade cultural, o pluralismo e a defesa do patrimônio natural, construído e imaterial ao mesmo tempo em que promovam a preservação da memória e a transmissão das heranças naturais, culturais e artísticas, assim como seja incentivado uma visão aberta de cultura, em que valores solidários, simbólicos e transculturais estejam ancorados em práticas dialógicas, participativas e sustentáveis.
7. **EDUCAÇÃO PARA A SUSTENTABILIDADE E QUALIDADE DE VIDA**, integrando na educação formal e não formal, valores e habilidades para um modo de vida sustentável e saudável.
8. **ECONOMIA LOCAL, DINÂMICA, CRIATIVA E SUSTENTÁVEL**, apoiando e criando as condições para uma economia local dinâmica e criativa que garanta o acesso ao emprego sem prejudicar o ambiente.

9. **CONSUMO RESPONSÁVEL E OPÇÕES DE ESTILOS DE VIDA**, adotando e proporcionando o uso responsável e eficiente dos recursos e incentivar um padrão de produção e consumo sustentáveis.
10. **MELHOR MOBILIDADE E MENOS TRAFEGO**, promovendo a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito à cidade.
11. **AÇÃO LOCAL PARA A SAÚDE**, para proteger e promover a saúde e o bem-estar para todos os cidadãos.
12. **DO LOCAL PARA O GLOBAL**, assumindo responsabilidades globais pela paz, justiça, equidade, desenvolvimento sustentável, proteção ao clima e à biodiversidade.

FONTE: PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2017

Como visto acima, os eixos da plataforma buscam exatamente atender, de uma forma geral, as várias dimensões da sociedade, direcionando através de objetivos, também considerados como metas, as iniciativas e ações necessárias para atender às necessidades locais. A plataforma também é composta por de pelo menos 260 indicadores, básicos e específicos, associados diretamente aos eixos acima. Tais indicadores, são considerados pelo programa como importantes instrumentos do planejamento, uma vez que constituem a base para a construção do diagnóstico do município, desenvolvimento, execução e avaliação das políticas públicas locais.

No entanto, para poder participar do PCS, prefeituras e câmaras municipais de todo o país deverão estar dispostos a promover a plataforma em suas cidades, prestar contas das ações desenvolvidas e dos avanços alcançados, revelando no mínimo a evolução dos indicadores básicos relacionados a cada um dos eixos. Deverão também confirmar o engajamento com o programa através da assinatura da Carta-Compromisso. Assim, os benefícios gerados pela participação dos municípios no Programa Cidades Sustentáveis não só contemplarão maneiras de melhorar a qualidade ambiental e urbana municipal, como também se constituirão como exemplares de **desenvolvimento sustentável**.

Por fim, O programa por meio de sua plataforma, também permite aos governantes locais o acesso a uma gama de informações estratégicas e troca de experiências entre outras cidades signatárias. Além disso, fornece diversas referências nacionais e internacionais que constituem boas práticas de urbanismo e foram responsáveis por agregar melhores condições de vida às comunidades diretamente envolvidas, como as que serão apresentadas a seguir.

1.2.1. BOAS PRÁTICAS: PLATAFORMA CIDADES SUSTENTÁVEIS

Como visto anteriormente, o Programa Cidades Sustentáveis fornece grande apoio e incentivo para que os municípios se desenvolvam de forma justa, democrática e sustentável. Para isso, como mostrado, fornece em sua plataforma ferramentas compostas por eixos que direcionam as ações necessárias, bem como indicadores relacionados a medição evolutiva destas, e também casos relacionados que sirvam como exemplos de boas práticas, norteando possíveis implementações em escala local e regional.

Este subcapítulo trata exatamente desta última ferramenta do PCS e busca demonstrar com mais clareza alguns dos casos citados que levaram a um melhor entendimento a respeito dos cada um dos 12 eixos da Plataforma Cidades Sustentáveis e suas respectivas metas. Foram então considerados, neste caso, principalmente os objetivos e os resultados obtidos por estas ações, de modo que mostre a relevância e importância destas na transformação sustentável das cidades e das comunidades envolvidas.

GOVERNANÇA

▪ Gestão Urbana e Governabilidade Participativa – **NEIVA, COLÔMBIA**

O projeto atinge mais de 40 bairros e busca gerar cenários em que a comunidade reconheça, apoie e priorize suas próprias necessidades, tendo como ponto de partida sua visão de mundo e levando em consideração que a melhora geral nas condições e vida dos bairros pode estabelecer um maior senso de pertencimento e preservação do meio ambiente por parte dos moradores, incentivando-os a participar de forma democrática na política e no planejamento da gestão urbana local.

QUADRO 2 – RESULTADOS EIXO GOVERNANÇA. NEIVA, COLÔMBIA.

- Fortalecimento da organização e da participação da comunidade e da relação com a administração pública;
- A organização comunitária passou a ser reconhecida pela administração pública e diferentes instituições da região gerando uma ampla margem para diálogo e estabelecimento de negociações legítimas;
- Capacitação das organizações da sociedade civil como parte essencial para a solução de seus próprios problemas;
- Formulação e legitimação em consulta urbana, do plano de ação, comissões de consulta do orçamento participativo, garantindo à comunidade os direitos

humanos e as condições de vida do ambiente no que se refere à melhoria da educação, cultura, lazer, esporte, acesso a serviços públicos de água potável, esgoto e estradas;

- Maior eficiência da administração pública no atendimento e resposta frente aos problemas e demandas da população.

FONTE: ADAPTADO. PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2017.

BENS NATURAIS E COMUNS

▪ Biodiversidade e Planejamento Urbano – **HELSINKI, FINLÂNDIA**

Desde 1992 a cidade leva em conta as condições e as oportunidade do ambiente natural em seu planejamento e incentiva a conservação da natureza, tanto na educação formal, com a inserção de projetos escolares sobre a temática ambiental, como com a formação de uma consciência cidadã, a partir de espaços e projetos que incentivam o conhecimento e sobre o meio ambiente e sua valorização, dentro e fora da cidade, sendo estes seus pilares.

QUADRO 3 – RESULTADOS EIXO BENS NATURAIS E COMUNS. HELSINKI, FINLÂNDIA.

- Proteção de áreas naturais de importância local, nacional e internacional;
- O sistema extensivo de áreas verdes e áreas de lazer manteve-se intacto às pressões da construção;
- Documentação estratégica da flora e da fauna do município;
- Aumento na consciência da população sobre a natureza na cidade e o desejo de protegê-la;

FONTE: ADAPTADO. PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2017.

EQUIDADE, JUSTIÇA SOCIAL E CULTURA DE PAZ

▪ BH Cidadania: Programa de Desenvolvimento Integrado – **BELO HORIZONTE, BRASIL**

O programa de inclusão social BH Cidadania busca garantir o acesso da população em situação de vulnerabilidade social aos bens e serviços públicos sociais. Sua implementação tem como base um modelo de gestão descentralizado, participativo e com integração intersetorial. O projeto envolve diversos setores da Prefeitura, tem a família como núcleo de referência e leva ao foco o equipamento denominado Espaço BH Cidadania, onde se realizam as políticas sociais funcionando também como pontos de apoio para as famílias atendidas pelo programa.

QUADRO 4 – RESULTADOS EIXO EQUIDADE. BELO HORIZONTE, BRASIL.

- A cidade de Belo Horizonte conta hoje com 33 equipamentos BH Cidadania, beneficiando aproximadamente 165 mil famílias. Ou seja, ocorreu uma ampliação no número de famílias atendidas nas áreas de atuação (inicialmente em torno de 5.400 famílias);
- Ampliação de vagas nos diversos programas, projetos e ações existentes;
- Direcionamento na implantação de projetos e programas temáticos tais como: academias da cidade, escola integrada, oficinas de segurança alimentar e nutricional, de saúde bucal e de formação em direitos humanos e cidadania;
- Fomento para articulação de redes nos territórios, por meio da Comissão de Coordenação Local do Programa;

- Aumento do acesso aos bens e serviços públicos pela população;
- Em 2005, iniciou-se a articulação com o Orçamento Participativo da cidade (OP) e a ampliação do diálogo com as comunidades dos territórios alvo, o que trouxe avanços significativos para o desenvolvimento do programa. Esta articulação permitiu que verbas destinadas a outros empreendimentos fossem redirecionadas à construção dos Espaços BH Cidadania;
- Ainda em 2005, a articulação com o Programa Habitar Brasil (HBB) possibilitou a inauguração do Espaço BH Cidadania Vila Senhor dos Passos, primeiro equipamento construído no padrão próximo ao ideal planejado para as demais áreas.

FONTE: ADAPTADO. PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2017.

GESTÃO LOCAL PARA A SUSTENTABILIDADE

▪ Capital Verde da Europa 2018 – **NIJMEGEN, HOLANDA**

A cidade de Nijmegen, na Holanda, foi eleita Capital Verde da Europa 2018, em reconhecimento aos esforços das autoridades municipais na melhoria do ambiente urbano. Além de avanços na redução das emissões e nas políticas de resíduos e de mobilidade, a cidade se destaca pelo envolvimento e participação da sociedade. Os pontos fortes da cidade são: infraestrutura ciclovária, organização do tráfego, transportes públicos não poluentes, desenvolvimento urbano a partir de construções sustentáveis e gestão de resíduos. O plano estratégico da cidade é bem elaborado e contempla uma agenda urbana sustentável.

QUADRO 5 – RESULTADOS EIXO GESTÃO LOCAL. NIJMEGEN, HOLANDA.

- A região de Nijmegen tem a concessão mais verde de transporte público da Holanda. O transporte público é 100% livre de combustíveis fósseis. Todos os ônibus do transporte público utilizam biogás, além de 45 trólebus elétricos;
- O uso do sistema público de aluguel de bicicleta aumentou fortemente;
- A quantidade de moradores que vão ao trabalho de bicicleta aumentou de 54% para 64%, entre 2005 e 2013. Simultaneamente, a utilização do carro caiu de 34% para 22%;
- Em 2014, o uso de energia na área urbana diminuiu 15% em relação a 2008, apesar de o número de moradores ter aumentado em mais de 7.000 pessoas no mesmo período. Calculando por pessoa, o uso de energia diminuiu 18,7%;
- O uso de energia da iluminação pública em 2014 diminuiu 21% em relação a 2008;
- Os telhados de edifícios municipais abrigam atualmente 1.300 painéis fotovoltaicos, gerando 221 MWh ao ano;
- Disponibilidade de subsídios para a instalação de telhados ou fachadas verdes;
- 13 escolas da cidade colocaram mais de 1.500 painéis solares em seus telhados;
- 43 km de vias cicláveis foram instalados, o que significa aproximadamente 0,7 metros de ciclovia para cada habitante. O projeto total prevê 79 Km;
- As medidas adotadas relativas às mudanças climáticas reduziram a vulnerabilidade da cidade em relação às fortes chuvas e ao calor;

- Aproximadamente 95% dos moradores têm uma área verde a 300 metros de sua residência;
- Mais de 31.000 crianças em idade escolar já participaram de atividades de educação ambiental, para preservação e conservação da natureza;
- 88,7% da população vive a menos de 300 metros do acesso ao transporte público.

FONTE: ADAPTADO. PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2017.

PLANEJAMENTO E DESENHO URBANO

▪ Plano de Desenvolvimento Sustentável – **JABOATÃO DOS GUARARAPES, BRASIL**

O Plano Jaboaão 2020 é baseado em seis eixos: Igualdade, Competitividade, Habitabilidade, Modernidade, Mobilidade e Serviços e Bens Ambientais. Com o plano, que está alinhado com o programa de governo, a prefeitura pretende diminuir desigualdades e melhorar a qualidade de vida no município. Alinhado com o Programa de Governo, o plano visa tornar Jaboaão dos Guararapes um bom lugar para morar, trabalhar, empreender e viver. Com ações socioeconômicas, urbanas e ambientais, o projeto objetiva também incluir o cidadão jaboatanense, para que ele recupere o sentimento de pertencimento à própria cidade.

QUADRO 6 – RESULTADOS EIXO PLANEJAMENTO. JABOATÃO DOS GUARARAPES, BRASIL.

- Consenso em torno de um modelo futuro de cidade;
- Maior coesão e integração territorial, a partir da análise e reflexão coletiva e objetiva sobre os problemas e potencialidades do município;
- Ampliação e fortalecimento da participação cidadã;
- Resposta a uma situação de crise;
- Adoção de um modelo de futuro para o desenvolvimento municipal, com base no consenso e na colaboração da sociedade.

FONTE: ADAPTADO. PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2017.

CULTURA PARA A SUSTENTABILIDADE

▪ Este Bairro é Meu – **LIMEIRA, SP, BRASIL**

Realizado pela Prefeitura Municipal de Limeira, o projeto "Este bairro é meu" visa à inclusão da comunidade, além de despertar nos moradores o sentimento de pertencimento ao bairro. A iniciativa prioriza a participação popular e implementa uma política de inclusão social, que possibilite o efetivo exercício da democracia ativa. A proposta visa também o fortalecimento dos espaços públicos e a construção de uma nova cultura política.

QUADRO 7 – RESULTADOS EIXO CULTURA PARA SUSUTENTABILIDADE. LIMEIRA, BRASIL.

- O Projeto "Este Bairro é Meu" tem funcionado como referência para a potencialização da rede local de serviços, que, integrando serviços, benefícios e equipamentos de várias políticas públicas, proporciona um espaço de crescimento e desenvolvimento social;
- Desenvolvimento do sentimento de pertencimento local;
- Recuperação e valorização de diversos equipamentos públicos;

- Diminuição da violência nos bairros acolhidos pelo programa.

FONTE: ADAPTADO. PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2017.

EDUCAÇÃO PARA A SUSTENTABILIDADE E QUALIDADE DE VIDA

▪ Bairro-Escola – SÃO PAULO, BRASIL

O projeto, iniciado em 1997, no bairro da Vila Madalena em São Paulo, tem o desafio de transformar a comunidade em um ambiente de aprendizagem que amplie os limites das salas de aula. Assim, a educação se transforma numa responsabilidade coletiva, com a articulação permanente entre professores, gestores e parcerias públicas e privadas, além da família. Busca-se, com isso, criar uma rede interdisciplinar capaz de utilizar todas as oportunidades do dia-a-dia para a realização de uma educação integral.

QUADRO 8 – RESULTADOS EIXO EDUCAÇÃO PARA A SUSTENTABILIDADE. SÃO PAULO, BRASIL.

- Oferecimento de cursos e publicações voltados para educadores e gestores de escolas públicas de diversas cidades brasileiras;
- Tornou-se política pública. Nova Iguaçu (RJ) e Belo Horizonte (MG) já aplicam o conceito e o Ministério da Educação (MEC) está disseminando-o, por meio do livro “Bairro-Escola: passo a passo”;
- A transformação do bairro em uma escola a céu aberto ocorreu ao longo dos últimos dez anos, em um processo de ressignificação dos espaços públicos e da participação ativa de crianças e jovens e do envolvimento de toda a comunidade;
- Atendimento atual a 60 crianças e 70 jovens em horários extracurriculares;

FONTE: ADAPTADO. PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2017.

ECONOMIA LOCAL, DINÂMICA E SUSTENTÁVEL

▪ A cidade que compartilha – SEUL, COREIA DO SUL

Seul, a capital da Coreia do Sul, optou pelo desenvolvimento de uma economia compartilhada. A cidade implantou políticas que incentivam o surgimento de empresas de economia colaborativa e, dessa forma, utiliza melhor os recursos existentes. Em suma, o compartilhamento permite a aquisição de mais benefícios, evitando o desperdício de recursos e ampliando a vida útil dos mesmos. Além disso, contribui para recuperação do sentido de comunidade e de reciprocidade, pois promove uma economia baseada na confiança.

QUADRO 9 – RESULTADOS EIXO ECONOMIA LOCAL. SEUL, COREIA DO SUL.

- Atualmente 57 empresas de compartilhamento participam do projeto, além de outras organizações. A meta da prefeitura é promover mais de 300 empresas até 2018;
- Desde o início do projeto, em 2012, as vendas de muitas das empresas cadastradas aumentaram nove vezes;
- Atividades de compartilhamento foram expandidas em vários campos;
- Mais de 100 cidades enviaram representantes à Seul, para aprenderem as políticas de compartilhamento. Entre esses municípios estão Busan (Coreia do Sul) e Bristol (Inglaterra);

- O programa "Biblioteca Viva", de inclusão dos idosos, já realizou 2.500 eventos, com a participação de mais de 24.000 pessoas;
- Foram criados novos postos de trabalho;
- Mais de 360 espaços de estacionamento compartilhados;
- Até 2014, 779 espaços de propriedade do governo foram utilizados para mais de 17.000 atividades e eventos.

FONTE: ADAPTADO. PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2017.

CONSUMO RESPONSÁVEL E OPÇÕES DE ESTILO DE VIDA

▪ Troca Solidária – **CAXIAS DO SUL, BRASIL**

O Programa Troca Solidária foi colocado em prática em junho de 2009 no município de Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul. A proposta é incentivar o descarte correto do lixo reciclável e, ao mesmo tempo, complementar a alimentação da população e estimular a agricultura local. O programa garante que a população troque quatro quilos de resíduos recicláveis por um quilo de alimento. Essa ação estimula a limpeza da cidade ao mesmo tempo em que beneficia inúmeras famílias, colocando à mesa um complemento alimentar.

QUADRO 10 – RESULTADOS EIXO CONSUMO RESPONSÁVEL. CAXIAS DO SUL, BRASIL.

- Em junho de 2010, primeiro ano de programa, 240 toneladas de resíduos seletivos foram trocadas por 60 toneladas de hortigranjeiros. Em dezembro de 2010, o programa registrou 400 toneladas de resíduos trocados por 100 toneladas de alimentos. Mais de 10 mil famílias foram beneficiadas;
- Em 2011, o programa superou 553 toneladas de resíduos e 143 toneladas de alimentos, elevando o número de famílias beneficiadas para 17 mil;
- Em 2012 contemplou cerca de 31mil famílias registrando mais de 1.065 toneladas recolhidas de resíduos recicláveis e 266 toneladas de alimentos doados;
- Em 2014, o programa alcançou 2.550 toneladas de lixo recolhidas e 640 toneladas de alimentos entregues, beneficiando 61 mil famílias;
- Diminuição significativa do lixo espalhado pela cidade inclusive dos pontos viciados que serviam como "Lixão";
- Grande mobilização nas comunidades;
- Somando os recicladores com os agricultores, o programa emprega cerca de 450 pessoas.

FONTE: ADAPTADO. PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2017.

MELHOR MOBILIDADE, MENOS TRAFEGO

▪ Planejamento da Mobilidade para uma cidade com fluidez – **AMSTERDÃ, HOLANDA**

A elaboração do plano local de mobilidade se deu a partir da integração das secretarias de transportes, habitação e meio ambiente. Essa iniciativa facilitou o planejamento público sobre a mobilidade da

cidade, principalmente no que tange à limitação dos carros sobre outros meios de transporte, a melhoria na rede pública de transportes e o aumento do número de deslocamentos a pé e de bicicleta.

QUADRO 11 – RESULTADOS EIXO MOBILIDADE. AMSTERDÃ, HOLANDA.

- Atualmente, um terço das viagens é feito por carro, enquanto que 36% são feitas por transporte público, 27% por bicicletas e 4% a pé;
- As bicicletas se tornaram parte integral da vida das pessoas na cidade, sendo que 58% da população faz uso da bicicleta diariamente. Crianças nascem, crescem, tornam-se adultos e idosos utilizando as bicicletas como um dos principais meios de locomoção, para diferentes finalidades;
- Existe um grande número de bicicletas, as quais podem ser compradas e alugadas por toda a cidade;
- Não haverá grandes investimentos em mais calçadas ou mesmo ciclovias. Estão previstos apenas novos trechos de ciclovia periféricos até 2025;

FONTE: ADAPTADO. PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2017.

AÇÃO LOCAL PARA A SAÚDE

▪ Informatização do sistema de saúde – **PIRAPORA, BRASIL**

Com o objetivo de melhorar o acesso da população aos serviços municipais de saúde, a Prefeitura de Pirapora (MG), através da Secretaria Municipal de Saúde, investiu-se na implantação de uma ferramenta digital para o agendamento de exames e consultas e implantação da Sala de Situação no Sistema de Saúde Pública Municipal, contribuindo na gestão das informações em saúde e favorecendo o processo de planejamento, intervenção e avaliação das ações desenvolvidas na área.

QUADRO 12 – RESULTADOS EIXO AÇÃO LOCAL PARA A SAÚDE. PIRAPORA, BRASIL.

- Melhora nos indicadores de saúde como: mortalidade infantil, hipertensão, câncer de colo de útero, entre outros. E utilização dos indicadores de saúde para reflexão das práticas e tomada de decisões;
- Redução do número de pessoas em filas de pronto-socorro;
- Organização do fluxo de informação;
- Integração das equipes de gestão;
- Ampliação e fortalecimento das ações preventivas à saúde;
- Alinhamento das equipes de saúde;
- Informatização das unidades básicas.

FONTE: ADAPTADO. PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2017.

DO LOCAL PARA O GLOBAL

▪ Plano de Ação para uma Cidade mais Verde – **VANCOUVER, CANADÁ**

Visando a sustentabilidade urbana, o plano envolve todos os níveis de governo, seja o Conselho da Cidade, moradores, empresas e organizações da sociedade civil. Teve início em 2007, sendo dividido em três áreas fundamentais de atuação: carbono zero, resíduo zero e ecossistemas saudáveis. As

áreas de atuação são desenvolvidas por meio de 10 eixos: clima e energias renováveis; edifícios verdes; transporte verde; resíduo zero; acesso à natureza; água limpa; agricultura local; ar limpo; economia verde; e pegada ecológica. Cada eixo apresenta, pelo menos, uma meta a ser atingida até 2020.

QUADRO 13 – RESULTADOS EIXO DO LOCAL PARA O GLOBAL. VANCOUVER, CANADÁ.

- Os edifícios verdes diminuíram em 5% suas emissões de gás carbônico de 2007 até 2014;
- Com a rede de energia distrital, um dos bairros da cidade alcançou redução de 60% nas emissões dos edifícios, utilizando a recuperação da energia gerada pelos esgotos, e passou a ser exemplo mundial;
- Desde 2014, 93% dos edifícios residenciais passaram a ser atendidos pelo programa de eliminação de resíduos orgânicos.
- Entre 2010 e 2013, o número de empregos verdes subiu de 16.700 para 19.900, ou seja, ocorreu um acréscimo de 19%;
- Inauguração de quatro novos parques, planejados e interligados com o sistema ciclo viário, que foram implantados com a participação da comunidade;
- Vancouver inseriu milhares de municípios em programas de compostagem doméstica, melhorou o acesso da população a alimentos, incentivou o crescimento de mercados locais, que podem ser acessados a pé ou de bicicleta, e ampliou a oportunidade de crescimento da agricultura local;
- Diversas novas hortas comunitárias foram concluídas em 2014 e instaladas, entre outros locais, em parques da cidade;
- Nos últimos três anos, o município passou a oferecer gratuitamente árvores frutíferas à sociedade, para serem plantadas nos espaços destinados às hortas. Aproximadamente 400 árvores frutíferas foram plantadas a partir desse programa. Além disso, mais de 2.300 árvores frutíferas já foram doadas para serem plantadas em pomares urbanos das famílias interessadas;

FONTE: ADAPTADO. PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2017.

Conforme mostrado nos tópicos e tabelas acima, pode-se afirmar que a participação popular foi de crucial importância para os resultados obtidos. Da mesma forma, percebe-se que os objetivos das ações permaneceram sempre alinhados com a busca pela sustentabilidade ambiental urbana e consequente melhoria da qualidade de vida das comunidades e pessoas envolvidas, das mais diferentes metodologias possíveis, uma vez que se tratam de ações que dependem da realidade local.

É importante frisar, por fim, que estes são apenas alguns dos exemplos de boas práticas fornecidos como casos excepcionais de sustentabilidade pela Plataforma Cidades Sustentáveis. A intensão maior de demonstra-los aqui é, principalmente, para que sirvam como elementos norteadores para que as prefeituras os tenham como ponto inicial de discussão para o planejamento e execução de ações tanto locais

quanto regionais, sendo necessário, portanto, atentar ao eixo de Planejamento e Desenho Urbano como elemento de conexão entre os demais eixos.

1.3. AS BASES DO URBANISMO SUSTENTÁVEL E A MELHORIA NA QUALIDADE DE VIDA DAS COMUNIDADES ATRAVÉS DO DESENHO URBANO

Num contexto específico dos ideais de sustentabilidade, o Urbanismo Sustentável (US) é baseado em três importantes movimentos de reforma urbana norte-americanos que aconteceram ao final do século passado: o Crescimento Urbano Inteligente, o Novo Urbanismo e o das Edificações Sustentáveis. Considerado como aquele que possui *“um bom sistema de transporte público e a possibilidade de transporte a pé integrado com edificações e infraestruturas de alto desempenho”* (FARR, 2013 p. 28), em sua aplicação concreta, caso obtenha êxito, não só reduzirá os problemas urbanos das cidades como também proporcionará melhorias significativas à qualidade de vida de sua população.

De acordo com Farr (2013) em seu livro *“Urbanismo Sustentável: Desenho Urbano com a natureza”*, os movimentos citados acima foram inspiradores quanto a seus resultados e discussões. O crescimento urbano inteligente trouxe à pauta dez princípios/diretrizes básicas para serem implementados às etapas de planejamento urbano, descritos abaixo:

QUADRO 14 – PRINCÍPIOS DO CRESCIMENTO URBANO INTELIGENTE.

1. **Crie** uma gama de oportunidades e escolhas de habitação.
2. **Crie** bairros nos quais se possa caminhar.
3. **Estimule** a colaboração da comunidade e dos envolvidos.
4. **Promova** lugares diferentes e interessantes com um forte senso de lugar.
5. **Faça** decisões de urbanização previsíveis, justas e econômicas.
6. **Misture** os usos do solo.
7. **Preserve** espaços abertos, áreas rurais e ambientes em situação crítica.
8. **Proporcione** uma variedade de escolhas de transporte.
9. **Reforce e direcione** a urbanização para comunidades existentes.
10. **Tire proveito** do projeto de construções compactas.

FONTE: FARR, 2012.

Estes princípios, devidamente orientados, conseguiram estabelecer critérios para o desenvolvimento de bairros sustentáveis e culminou na união de movimentos descentralizados dos cidadãos, ativistas locais, regionais e líderes municipais sob uma única bandeira. Sua importância para a construção do US remete à consciência ambiental promovida e a ampla base formada por líderes locais considerados como “[...] os soldados de infantaria do Urbanismo Sustentável” (FARR, 2013 p. 16).

O segundo movimento, do novo urbanismo, de acordo com Macedo (2007), tem como referência a Carta para o Novo Urbanismo, resultado de diversas discussões a respeito do desenvolvimento disperso das cidades, provocado pelo modelo contido na Carta de Atenas, documento máximo do urbanismo moderno. A dependência do automóvel particular e a segregação territorial causada pela demasiada setorização moderna foram os pontos chaves para a criação de novos direcionamentos fundamentados a partir de 27 princípios que tem a função de orientar políticas públicas, práticas de desenvolvimento, planejamento e desenho urbano. Como dito abaixo.

“A carta do novo urbanismo estabelece princípios associados à formação do espaço regional, da cidade, e do bairro, com a intenção de: organizar sistemas regionais articulando áreas urbanizadas centrais com as cidades menores em setores bem delimitados do território, evitando a ocupação dispersa; valorizar a acessibilidade por transportes coletivos; favorecer a superposição de uso do solo como forma de reduzir percursos e criar comunidades compactas; estimular o processo de participação comunitária, e retomar os tipos do urbanismo tradicional relativos ao arranjo das quadras e da arquitetura.” (MACEDO, 2007)

Conforme acima, o autor resume em poucas palavras o conteúdo da carta, levando em consideração as principais intenções deste movimento. Desde sua idealização, o novo urbanismo tem atraído a atenção de diversos profissionais principalmente na área de arquitetura e tem sido difundido através da continuidade do Congresso para o Novo Urbanismo (CNU) e também pela adoção de seus princípios em inúmeros empreendimentos urbanos que contemplam usos mistos, uso de transporte ativo e público coletivo.

O terceiro movimento que complementa o Urbanismo Sustentável, caracteriza-se de acordo com Farr (2013) como o movimento de desempenho e certificação do US, organizado pela U.S Green Building Council (USGBC) que estabeleceu normas pioneiras para as edificações sustentáveis através de seu sistema LEED (Leadership in Energy and Environmental Design). Hoje este sistema também abrange normas

para a certificação de bairros sustentáveis, elaboradas em parceria com o CNU e o Conselho de Defesa dos Recursos Nacionais dos Estados Unidos.

Uma das questões analisadas por FARR (2013) em seu livro, é que embora tenham conseguido destaque e proporcionado grandes avanços em direção a um futuro sustentável, nenhum destes movimentos tem ou teve condições de solucionar individualmente os desafios enfrentados pela sociedade. No entanto com a união destas importantes iniciativas, foi possível obter um denso embasamento para a formulação de métodos de análise ambiental e maneiras para a melhor implementação do Urbanismo Sustentável.

Farr (2013) ainda direciona uma pauta para correta promoção desta disciplina, formas de reconhecer e comprovar a qualificação dos profissionais urbanistas, bem como diretrizes e estratégias que se mostram mais eficazes para o planejamento de bairros e comunidades de melhor qualidade ambiental urbana. Percebe-se então, que as bases para se alcançar um urbanismo realmente sustentável estão na união de iniciativas públicas e privadas na idealização de planos e projetos urbanos, através de práticas como o Desenho urbano, tanto a níveis regionais quanto locais, que tenham em seu cerne um pensamento ecologicamente e socialmente guiado para a melhoria conjunta da qualidade de vida da população e da qualidade físico-ambiental das cidades.

Com base no que diz Forattini (1992), a qualidade de vida, quando pensado no coletivo, é o resultado das condições desenvolvidas nas cidades, sejam elas ambientais e/ou estruturais, podendo ser medida através de um conjunto de indicadores tais como: ambientais, habitacionais, urbanos, sanitários e sociais. Ou seja, pela ideia do autor, quanto melhor estes indicadores, melhor será a condição de vida das pessoas, tendo a qualidade do meio urbano como um dos principais fatores a serem levados em consideração.

Nesta visão, o desenho urbano (DU) é um campo específico do planejamento que lida especificamente com a gestão, ordenação e qualidade das dimensões físico-ambientais das cidades (DEL RIO, 1990). Diferentemente do planejamento urbano tradicional que apenas orienta usos e formas de ocupação do território, suas atividades são mais voltadas, de forma complementar, a programas e projetos que atingem diretamente o cotidiano da população e sua qualidade de vida.

“[...] o campo disciplinar que trata a dimensão físico-ambiental da cidade, enquanto conjunto de sistemas físico-espaciais e sistemas de atividades que interagem com a população através de suas vivências, percepções e ações cotidianas, procura-se tratar da produção, da apropriação e do controle do meio ambiente construído, processos estes que estão, necessariamente, permeados pela dimensão temporal (DEL RIO, 1990, p.54)”.

Em seu livro, *“Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento”* (Del Rio, 1990), o autor deixa claro então, como demonstrado na citação acima, a abrangência e interesses deste campo disciplinar de grande importância no planejamento ambiental urbano. Contudo, muito ainda se discute a respeito da implementação de normas, critérios e projetos uma vez que a descrença que gira em torno da economia de mercado e os maus usos do termo tem levantando a questão sobre a utopia desta tão sonhada qualidade ambiental.

No entanto, ao estudar a fundo o assunto, fica evidente que o intuito do desenho urbano é não apenas complementar etapas do planejamento urbano, como também considera o meio, a população, seu cotidiano e suas necessidades mínimas como primordial na tomada de decisões, conforme descrito:

“O Desenho Urbano é a arte de criar possibilidades para o uso, gerenciamento e forma de assentamentos ou de suas partes significantes. Ele lida com padrões no tempo e no espaço, tendo sua justificativa na experiência cotidiana humana destes padrões. Não lida exclusivamente com coisas grandes, mas também com políticas para coisas menores - como bancos, árvores ou o sentar em pórticos e entradas - quaisquer aspectos que afetem a performance do assentamento... (LYNCH, apud. Del RIO, 1990 p. 54)

Da mesma forma, assim como para LYNCH na citação acima, como para o Programa Cidades Sustentáveis (2018), o desenho urbano é considerado como uma atividade de transformação dos espaços e das formas urbanas, funcionando como instrumento na redução dos impactos provenientes da urbanização desequilibrada ao trabalhar na aparência, funcionalidades e disposição das construções, mobiliários e equipamentos urbanos funcionando como elemento estruturador do ambiente percebido.

Assim, é possível de se dizer que além de poder enxergar a cidade de forma macro, possuindo importante papel estratégico na interação local e regional, o desenho urbano possibilita ao profissional, voltar-se muito mais à escala humana, buscando respeitar sempre metas ou valores, como os quais Lynch (1981), apontado por Del Rio (1990) denomina como *“dimensões de performance”* em seu livro *“A teoria para a boa forma urbana”*, sendo elas:

QUADRO 15 – DIMENSÕES DE PERFORMANCE.

1. A **VITALIDADE**: Dimensão ligada ao bem-estar físico, ou seja, o grau em que a forma das cidades apoia as funções vitais humanas.
2. O **SENSO**: Mede o quanto território é percebido, estruturado e compreendido em termos espaciais e temporais.
3. A **CONGRUÊNCIA**: Atenta ao quanto dos espaços e da forma das cidades apoiam os comportamentos, ações e atividades sociais humanas.
4. O **ACESSO**: Diz respeito a mobilidade e a possibilidade de se alcançar todo o território assim como outras pessoas.
5. O **CONTROLE**: Mede o grau de controle que a população tem sobre a produção, a gerência e o uso do espaço urbano.
6. A **EFICIÊNCIA**: Relação entre o custo e o benefício na criação e manutenção do ambiente urbano.
7. A **JUSTIÇA**: Forma pela qual a população recebe os benefícios ambientais.

FONTE: LYNCH, 1981 APUD DEL RIO, 1990 P. 59

Como visto acima, diferentemente de normativas técnicas, Lynch (1981) buscou desta forma semear um novo caminho para o bom desenvolvimento urbano. O autor estabelece então, possíveis metas/valores/conceitos que, se respeitados e perseguidos à risca, poderão proporcionar cidades justas, de qualidade e com alto grau de pertencimento e sentido de lugar por parte da população. Todavia, embora não haja um momento correto para a implementação desta disciplina prática, esta, deve permear todo o processo de planejamento, “[...] desde a definição dos objetivos políticos a alcançar até os instrumentos e programas de implantação.” (Del RIO, 1990 p. 59)

Para tanto, a metodologia adotada para projetos neste sentido, Del RIO (1990) aponta não haver somente uma, mas sim diversas metodologias que complementam as análises das problemáticas existentes. Este, acaba então por tornar-se um ponto forte na compreensão do espaço urbano e direcionamento das diversas posturas que devem ser tomadas pelos desenhistas na elaboração das propostas, embora o mais importante deva ser a flexibilidade das mesmas em detrimento do estudo da forma urbana.

Estas diferentes posturas, baseadas em várias outras disciplinas do conhecimento, puderam então dar possibilidade de se perceber categorias em comum que levam a um melhor entendimento e posterior aplicação prática do desenho

urbano, levando em conta: a **morfologia urbana**, a **análise visual**, a **percepção do meio ambiente** e o **comportamento ambiental**.

Logo, considerando a **morfologia urbana** como o estudo da produção da forma urbana em relação do tempo, esta pode ser analisada mais precisamente através de quatro elementos expositores da lógica evolutiva e estruturadora das cidades, tornando possível uma clara exposição das relações entre os elementos urbanos. Sendo:

QUADRO 16 – ELEMENTOS DE ANÁLISE DA MORFOLOGIA URBANA.

1. **CRESCIMENTO:** os modos, as intensidades e direções; elementos geradores e reguladores, limites e superação de limites, modificação de estruturas, pontos de cristalização etc.
2. **TRAÇADO E PARCELAMENTO:** ordenadores do espaço, estrutura fundiária, relações, distancias, circulação e acessibilidade etc.
3. **TIPOLOGIAS DOS ELEMENTOS URBANOS:** inventário e categorização de tipologias das edificações, de lotes e sua ocupação, de quarteirões e sua ocupação, de praças, esquinas etc.
4. **ARTICULAÇÕES:** relações entre os elementos, hierarquias, domínios público e privado, densidades, relações entre cheios e vazios etc.

FONTE: DEL RIO, 1990 P. 83

A finalidade deste primeiro passo metodológico trata, portanto, do estudo do “[...] *tecido urbano e seus elementos construídos formadores através de sua evolução, transformações, inter-relações e dos processos sociais que os geraram.*” (Del RIO, 1990 p. 71). Assim o autor eleva a importância da análise da morfologia urbana como ponto principal na compreensão dos espaços, suas transformações e relações que constituem o ambiente urbano percebido.

A **análise visual**, tem como objetivo a exploração dos efeitos emocionais sentidos, baseado em aspectos intuitivos e artísticos da paisagem urbana. Encontra-se sustentada, considerando as experiências visuais e estéticas, nas relações sentidas pelo observador perante o meio, no que se refere à coerência e sentimento a respeito do conjunto edificado; linhas guia, apelos visuais, espaços definidos e mensagens passadas através dos detalhes encontrados durante um percurso.

No caso da **percepção do meio ambiente**, três aspectos são levados em consideração. A **legibilidade** decorre a respeito da facilidade pela qual o ambiente é percebido, reconhecido e organizado. O segundo aspecto abrange outros três componentes, a **identidade**, a **estrutura** e o **significado**; estes buscam no ambiente,

imagens capazes de se tornarem únicas diante da percepção física e emocional do observador. O último, também de grande importância para o diagnóstico de percepções é a **imageabilidade**, ou seja, a capacidade de a imagem da cidade deixar vestígios na memória do observador, sendo categorizada em outros cinco elementos:

QUADRO 17 – ELEMENTOS DA IMAGEM URBANA.

1. **PERCURSOS:** Os canais ao longo dos quais o observador normalmente se movimenta; constituem-se, nos elementos mais importantes e que compõem mais fortemente a estrutura da cidade na mente dos observadores; ao longo dos percursos estão arranjados os outros elementos.
2. **LIMITES:** Elementos lineares não utilizados como percursos e que geralmente demarcam o limite de uma área ou de uma zona conhecida para o observador; são importantes pois quase sempre representam uma interrupção de continuidade da imagem urbana.
3. **SETORES:** Áreas da cidade de certa extensão e que o observador identifica "de dentro" como possuindo uma identidade própria, ou "de fora" se realmente puderem ser vistos de longe; normalmente possuem "limites" precisos e são interligados por "percursos".
4. **NÓS:** Locais estratégicos da cidade onde o observador pode entrar e que possuem forte função como "foci", destacando-se da estrutura; locais de concentração de atividade ou convergência física do tecido urbano; podem ser locais centrais dos Setores
5. **MARCOS:** Um outro tipo de referencial, mas este é externo e se destaca na paisagem; são geralmente um objeto físico; podem estar distantes e constituírem uma referência constante ao usuário, ou podem estar mais integrados à estrutura destacando-se do conjunto

FONTE: LYNCH, APUD DEL RIO, 2004 P. 94 - 95

A tabela acima enfoca os principais elementos que compõe a percepção do meio ambiente. Nela contém os pontos que trazem uma melhor compreensão acerca de como a cidade é percebida pela população, pelos visitantes e pelo profissional de desenho urbano, sendo representado pela confecção de mapas que sintetizam e traduzem esta percepção.

O último dos 4 passos metodológicos descritos por Del RIO (1990), o **comportamento ambiental**, diz respeito a forma pela qual as pessoas se relacionam com o meio, de modo a gerar comportamentos padronizados no uso dos espaços públicos. É direcionado através de análises que compreendam as sequências comportamentais diante um certo percurso, as condições e lugares específicos de tais comportamentos, os tipos de atividades especificamente relacionadas e quais territórios estão envolvidos neste sentido.

Vale frisar, como dito anteriormente que o aspecto mais importante de tais metodologias de análise é a possibilidade de flexibilização para a obtenção de informações durante o processo de planejamento das cidades, não funcionando como um manual. No entanto, gera embasamento através de diferentes pontos de vista em busca de uma melhor compreensão do meio urbano através da relação entre as experiências formais, visuais, emocionais e comportamentais.

No que trata sua implementação, e como visto anteriormente, o Desenho Urbano *“deve vir sob a forma de políticas, planos, projetos e programas.”* (Del RIO, 1990 p. 107). As propostas, em complementação ao planejamento urbano, permitem considerar a dinâmica do contexto urbano, através da vivência e percepções dos cidadãos e do profissional de desenho urbano, diferentemente da formalidade e impessoalidade presentes nos planos diretores. Seus direcionamentos permitem também que o projeto se desenvolva em apenas parte de determinado território, partindo de temáticas menores e mais específicas da imagem urbana.

Assim, Del RIO (1990) organiza esses temas em sete categorias de atuação que também darão margem para a definição de critérios de qualidade setoriais urbanas que muito dependem de suas inter-relações, sendo:

QUADRO 18 – CATEGORIAS DE ATUAÇÃO PARA O DESENHO URBANO.

1. **USO DO SOLO:** trata basicamente de tipos de funções e intensidade de utilização do solo e das edificações; busca uma variedade e mistura de funções compatíveis entre si e a mais intensa utilização possível 24 horas por dia, com densidades compatíveis, a fim de gerar uma área urbana com a maior vitalidade possível, postura totalmente diversa daquela preconizada pelo Movimento Moderno.
2. **CONFIGURAÇÃO ESPACIAL:** vai mais além do previsto nos tradicionais "zoneamentos", compreende também cones de visibilidade, relacionamentos entre volumes edificados e topografia, relacionamentos entre o novo e o conjunto edificado existente, compatibilidades tipológicas, continuidade e inserção na morfologia etc.
3. **CIRCULAÇÃO VIÁRIA E ESTACIONAMENTOS:** a circulação viária, o transporte público e o estacionamento devem ser entendidos como vitais para a animação e a sobrevivência social e econômica de uma área, em soluções conciliadoras, sendo considerada como um dos fatores básicos na democratização da cidade através da acessibilidade;
4. **ESPAÇOS LIVRES:** desempenham importantes funções no urbano como, por exemplo, social (encontros), cultural (eventos), funcional (circulação) ou higiênica (mental ou física);
5. **PERCURSOS DE PEDESTRES:** integram um forte sistema interdependente com as atividades sociais e econômicas no nível térreo das edificações; devem ser tratados em conjunto com o sistema de circulação viária e

transportes públicos e reforçados pelo projeto dos espaços livres e atividades de apoio;

6. **ATIVIDADES DE APOIO:** conformam os sistemas de atividades que dão conteúdo, coerência e vitalidade aos espaços urbanos;

7. **MOBILIÁRIO URBANO:** Incluindo, mas não se limitando a elementos complementares como sinalização, bancos, telefones públicos, iluminação, arborização que atendam corretamente as necessidades dos usuários.

FONTE: DEL RIO, 1990 P. 107-108

Em adição, o autor ainda considera alguns instrumentos que podem vir a se tornar úteis na elaboração e flexibilização dos planos e projetos neste sentido. As **diretrizes de desenho urbano** buscam direcionar a adoção de uma base conceitual e critérios de qualidade projetuais.

O **solo criado** tem a função de permitir a transferência do direito de construção para utilização em outro lote que queira ultrapassar os limites impostos pelas leis municipais de uso e ocupação do solo. Os **pacotes de desenho urbano** tratam de um conjunto de diretrizes de projeto que sejam coerentes para a integração das edificações para com os elementos de seu entorno.

Os **incentivos fiscais e financeiros** podem direcionar as diretrizes de desenho urbano a partir de reduções fiscais, intervindo diretamente nos interesses do mercado imobiliário seja positiva ou negativamente. Este instrumento, no entanto, depende do quanto o poder público tem controle sobre o uso e ocupação do solo. Por último denominado por **zoneamento de incentivos** possibilita resultados específicos do que se pretende edificar sendo necessário, porém, profundos estudos a respeito de seus custos reais de implementação.

Sendo assim, conclui-se que o Desenho Urbano oferece um denso embasamento teórico e prático sobre como estudar, compreender e intervir no espaço ambiental urbano, podendo enfim produzir estes de modo que promova e forneça elevada qualidade de vida para a população. No entanto, não basta apenas recorrer a esta prática, deve-se ir em busca, como já visto anteriormente, a modelos sustentáveis de desenvolvimento urbano para que haja o mínimo possível de impacto às relações existentes, na totalidade de suas dimensões. Concomitantemente, é possível também utilizar como base, alguns referenciais específicos de intervenção em áreas urbanas, como os quais serão mencionados a seguir, que mesmo não

relacionados metodologicamente à disciplina de desenho urbano, buscam em seus princípios alguns dos ideais de sustentabilidade urbana.

1.3.1. PARQUE CANTINHO DO CÉU – SP

Localizado no extremo sul da cidade de São Paulo às margens da represa Billings, no distrito de Grajaú, o Parque Cantinho do Céu é uma intervenção que abrange o complexo Cantinho do Céu, formado pelo residencial dos Lagos, jardim Gaivotas e o bairro de mesmo nome do complexo que fazem parte de uma Zona Especial de Interesse Social (ZEIS). A comunidade, formada por cerca de 10 mil famílias, ocupa uma área de 154 Ha, encontra-se a uma distância de 33 km do centro da cidade. Possui moradias precárias, carências de infraestruturas, serviços básicos, e acessibilidade.

*FIGURA 5 – LOCALIZAÇÃO DO COMPLEXO CANTINHO DO CÉU.
GRAJAÚ/SP.*

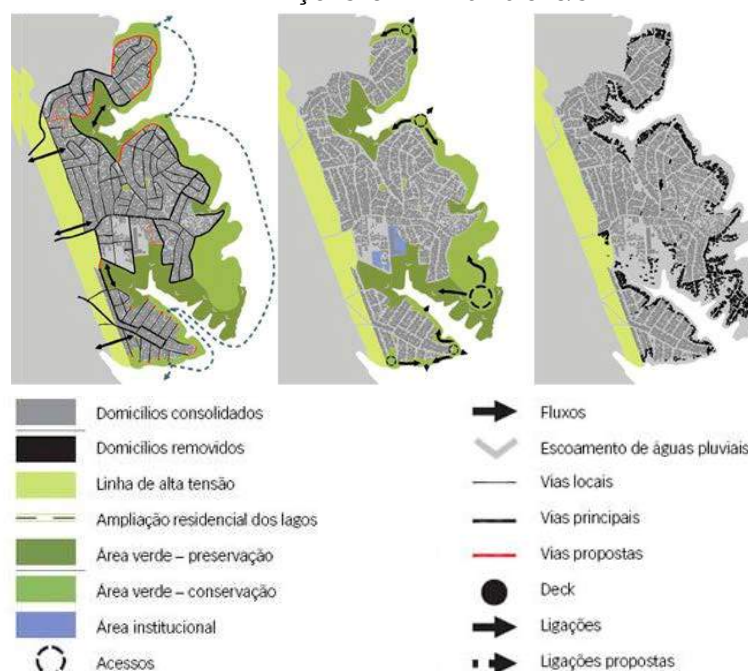


FONTE: ADAPTADO. GOOGLE EARTH, 2017.

Sua ocupação, que ocorreu ao final da década de 1980, foi proveniente do loteamento irregular de uma fazenda, em uma Área de Preservação Permanente, onde grande parte desta teve sua vegetação suprimida para dar espaço a terrenos de pelo menos 125 m², sendo a venda direcionada à população de baixa renda. No entanto, inicialmente não haviam quaisquer infraestruturas e somente após grandes protestos feitos pela população local que a comunidade passou a ter acesso a água encanada, eletricidade, rede telefônica e um sistema parcial de esgotamento sanitário e pavimentação, implantados ao longo da década de 1990.

A implementação do parque foi iniciada em 2006 pela delimitação das áreas de intervenção prioritárias, referidas pelo Programa Mananciais, cuja a intenção inicial era remanejar todas as famílias do complexo por conta de o território fazer parte de uma APP. Porém, devido a consolidação da ocupação esta ação foi revertida e um acordo entre a Secretaria Municipal de Habitação, a Secretaria Estadual de Meio Ambiente e o Ministério Público foi firmado, definindo novas ações para que a área fosse tanto urbana quanto ambientalmente recuperadas, ficando as remoções limitadas a áreas de risco de desabamento e que comprometesse a qualidade dos recursos hídricos da represa.

FIGURA 6 – PLANO GERAL E LOCALIZAÇÃO DA PRIMEIRA ETAPA DE INTERVENÇÕES. CANTINHO DO CÉU/SP.



FONTE: ADAPTADO. ARCHDAILY, 2013.

Os elementos norteadores do projeto básico, desenvolvido pelo consórcio responsável pelo gerenciamento do Programa Mananciais, trataram então da implementação de infraestruturas de saneamento, drenagem de águas pluviais, implantação de um grande parque linear de 7 km, com limites que variando entre 15 e 100 metros das margens, envolvendo os três bairros e fazendo a ligação destes. Foi buscado também a melhoria de seus acessos a partir da readequação do sistema viário presente, tanto para veículos quanto para pedestres, assim como a serviços básicos de educação, saúde, equipamentos sociais e de lazer. O projeto executivo e o detalhamento das propostas ficaram a cargo do escritório de arquitetura Boldarini Arquitetos, vencedor do processo de licitação.

Por se tratar de um projeto extenso, este foi dividido trechos dos quais o primeiro a sofrer intervenção em 2008 foi a área que compreende o Residencial dos Lagos ao sul do complexo. As obras foram finalizadas em 2011 e o conceito principal, segundo Boldarini foi *“a melhoria ambiental e a preservação do reservatório a partir da implementação da infraestrutura de saneamento ambiental e viária aliada à criação de um sistema de espaços públicos de uso coletivo ou de preservação ambiental sem a remoção significativa da população”*.

FIGURA 7 – VISTAS DO PARQUE CANTINHO DO CÉU.



FONTE: ADAPTADO. ARCHDAILY, 2013.

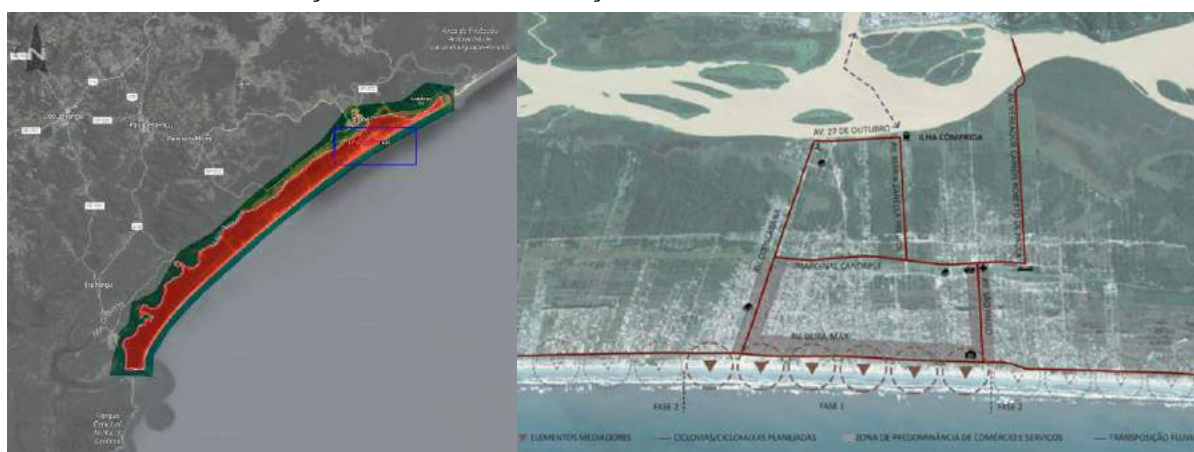
Em seu processo de planejamento e execução, a forma buscada para garantir uma correta implantação foi detalhar o projeto executivo, durante a obra, por etapas devido às complexidades planialtimétricas e a necessidade de adaptações projetuais às obras já em andamento. Contudo, antes mesmo de qualquer maquinário ter chegado ao local, assistentes sociais ficaram incumbidos de apresentar e discutir as soluções encontradas, incentivando a participação popular, além do mapeamento e cadastramento das famílias que seriam relocadas para ainda dentro dos limites do próprio bairro, visando gerar o menor impacto possível à vida estas pessoas.

O resultado desta primeira etapa foi bastante satisfatório uma vez que trouxe qualidade urbana e ambiental para a área de intervenção atraindo também moradores de bairros próximos para o deleite das atividades à beira da represa. Um outro resultado positivo foi a consolidação da segunda etapa, cujo projeto já foi lançado pelo mesmo escritório de arquitetura responsável pela proposta anterior.

1.3.2. ORLA DE ILHA COMPRIDA –SP

A cidade de Ilha Comprida está localizada no litoral sul do estado de São Paulo. Seu território, totalmente incluído numa Área de Preservação Permanente, abrange uma área com aproximadamente 72 km por 3 km de largura e desenvolve um papel ambiental fundamental, funcionando como quebra-mar, protegendo esta porção continental dos ventos e das marés.

FIGURA 8 – LOCALIZAÇÃO E ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PROJETO DA ORLA DE ILHA COMPRIDA/SP.



FONTE: ADAPTADO. GOOGLE EARTH / BOLDARINI, 2018.

Em seu processo de consolidação, houve uma intensa implantação de loteamentos, principalmente após a abertura da BR 116 em 1970. Estes, caracterizados na maioria das vezes como irregulares, modificaram drasticamente a paisagem natural, por conta de aberturas de mais vias, aterros e retirada de vegetação existente, e devido a esta ocupação agressiva fatos como a exposição aos ventos e às marés culminaram em dificuldades na implantação de uma infraestrutura costeira adequada tanto para os moradores e visitantes quanto para a recuperação e valorização ambiental.

Neste contexto, foi proposto para a área central da cidade um projeto de requalificação da orla marítima que busca dinamizar as atividades à beira-mar que se encontram desorganizadas e repletas de conflitos ambientais, espaciais e sociais, e as necessidades dos moradores e visitantes a partir de estruturas que disciplinem o uso e visitação do espaço e auxiliem positivamente na dinâmica de fluxos naturais. O trecho compreendido no projeto refere-se a parte central do município, próximo ao antigo atracadouro da cidade. Procura-se então, a partir desta intervenção de

requalificação, estimular o adensamento nesta área já consolidada da cidade, assim, desestimulando o avanço do mercado imobiliário sobre as áreas de preservação.

FIGURA 9 – VISTAS GERAIS DA REALIDADE ATUAL DA ORLA DE ILHA COMPRIDA.



FONTE: BOLDARINI, 2018.

Desta forma, a partir da ordenação dos usos à beira-mar, considerou-se o transporte público, com paradas de ônibus a cada 500 metros, elemento de transformação urbana, na premissa que este permite a apropriação verdadeira do espaço pensado, uma vez que garantirá o acesso democrático à orla. Atrelada a essas paradas, mobiliários urbanos atuarão como mediador entre o ambiente construído e o ambiente natural, desenhado para funcionar como polo de recepção e ordenador de fluxos, sendo compostas de coberturas metálicas, retornos para ciclistas, acessos à praia, quiosques e áreas de lazer/estar, organizando assim a movimentação no calçadão e dando apoio tanto ao pedestre quando ao ciclista.

FIGURA 10 - CONFIGURAÇÃO ESPACIAL E DETALHES DO PROJETO.



FONTE: BOLDARINI, 2018.

Em relação aos condicionantes ambientais, foi pensado também na elevação em 1,6 metros das passarelas que dão acesso à praia a fim de favorecer a movimentação das areias que compõe as dunas, fator relevante na dinâmica costeira, possibilitando,

além de resultar em mirantes com vista panorâmica para o oceano, a formação de vegetação nativa. Outro ponto fundamental da proposta é o principal canal de macrodrenagem da ilha que além de funcionar pelo seu caráter técnico, pode se constituir como principal produtor de matéria orgânica para a regeneração e reconstrução da restinga.

FIGURA 11 – CORTE DEMONSTRATIVO DAS ÁREAS DEMARCADAS.



FONTE: ADAPTADO. BOLDARINI, 2018.

O pedestre também é posto em prioridade onde, além de serem pensados em formas de minimizar os conflitos com as ciclovias, foram alocadas faixas de pedestres no mesmo nível da calçada.

A região, bastante plana, também favorece o deslocamento por bicicletas e almejando valorizar esse tipo de transporte, já bastante utilizado pelos moradores, o projeto prevê ciclovias envolvendo todo o perímetro central e a ponte de acesso à cidade vizinha, as quais, por sua localização próxima às faixas de vegetação e dunas, permitem a travessia dos pedestres diretamente para o calçadão.

De toda forma, este projeto na orla de Ilha Comprida buscou favorecer o uso sustentável dos espaços a partir de medidas projetuais responsáveis que visam o respeito ao meio ambiente e o uso público de lazer e contemplação da natureza, agregando a uma importante e interligada infraestrutura de transportes, meios de trazer qualidade de vida à população e aos visitantes.

2.0. DIAGNÓSTICO

Dividido em seis subcapítulos, os estudos que serão apresentados a seguir tratam das pesquisas, tanto bibliográficas quanto de campo, feitas em relação à cidade de Ilhéus, focando no bairro São Miguel. Desta forma, o primeiro destes expõe dados importantes sobre Ilhéus, o histórico de seu crescimento como município, além de expor uma das consequências acarretadas devido a busca ávida pelo desenvolvimento econômico da região que tem forte relação com o objeto o bairro São Miguel. O segundo trata da localização do bairro em questão e seu entorno. O terceiro diz respeito aos dados populacionais, de habitação e infraestruturas colhidos pelo IBGE no último censo realizado em 2010. O quarto aborda as legislações vigentes na cidade e no território do bairro. O quinto, visando um melhor reconhecimento da área de estudos, é resultado da pesquisa de campo realizada no local, com base na metodologia de análise espacial sugerida no terceiro capítulo da fundamentação teórica. O sexto e último subcapítulo é uma reunião, uma síntese, dos principais problemas instalados na comunidade, das principais potencialidades encontradas, incluindo projetos que viabilizam esta iniciativa, bem como reflexões gerais do ambiente percebido por este autor. Todavia, analisar o ambiente de estudos é de suma importância para a compreensão geral das relações pré-existentes que fazem parte e influenciam no cotidiano da população local.

2.1. O MUNICÍPIO DE ILHÉUS

Ilhéus é um município baiano que está localizado no litoral sul do estado. Atualmente, com aproximadamente de 1.585 km², fica a uma distância em linha reta de 211,04 km da capital do estado, Salvador. No ano de 2017 apresentou, segundo dados preliminares do IBGE, uma população de 178.236 habitantes, dos quais aproximadamente 84,29% situavam-se na Zona Urbana e 15,71% na Zona Rural.

Seus limites físicos se estendem ao sul com o município de Una; a oeste com os municípios de Buerarema, Itabuna, Itajuípe, Coaraci e Itapitanga; Ao norte com os municípios de Ubaitaba, Uruçuca, Aurelino Leal e Itacaré; e a leste com o Oceano Atlântico. Suas principais vias de acesso são, como mostrado no “mapa 1” na página

57, as Rodovias Federais (BR-415), as Rodovias Estaduais (BA-001, BA-262, BA-251 e BA-648), e também conta com um porto e um aeroporto para o transporte de cargas e passageiros.

FIGURA 12 – LOCALIZAÇÃO TERRITPRIAL DO MUNICÍPIO DE ILHÉUS/BA.

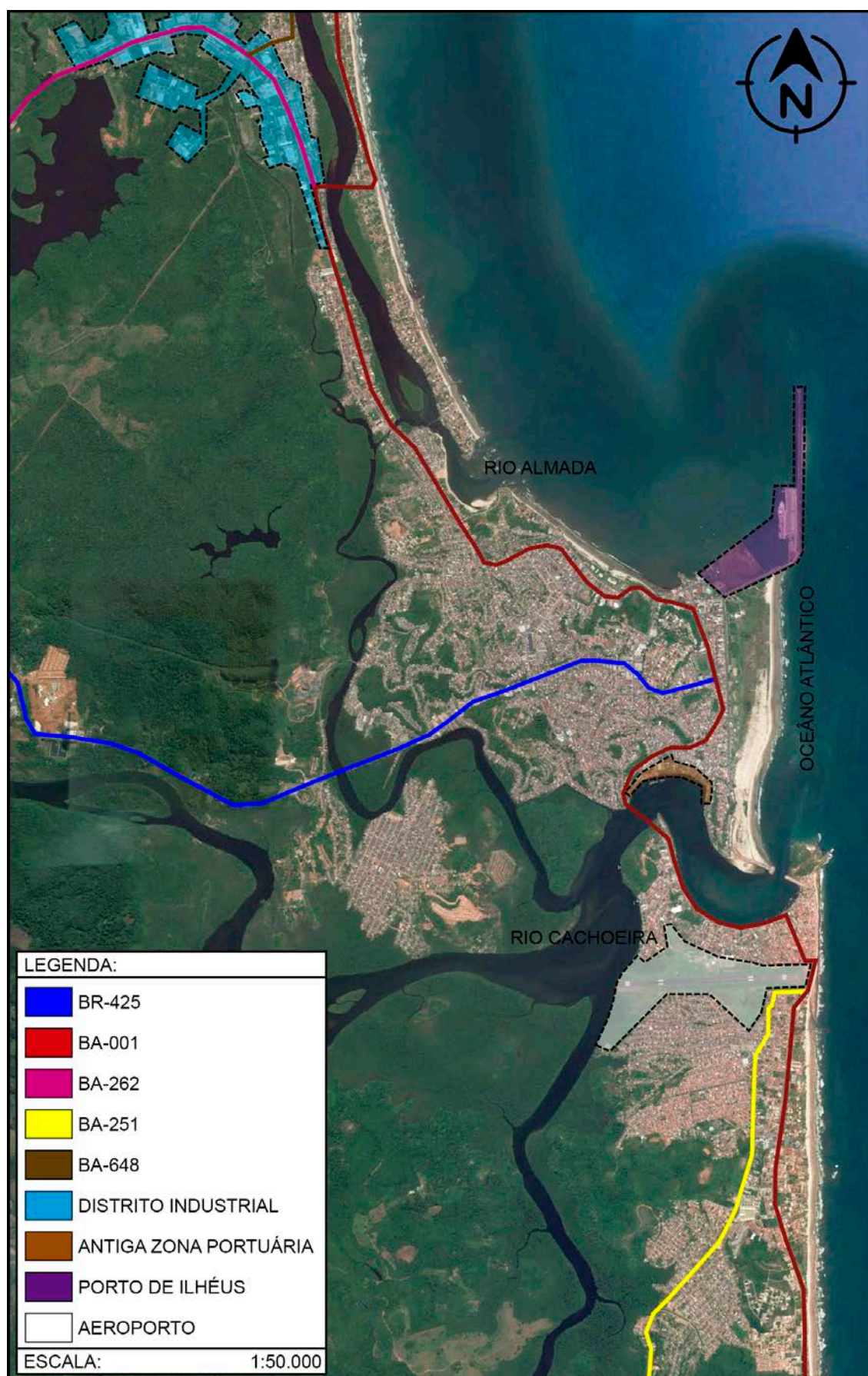


FONTE: INSTITUTO NOSSA ILHEUS, 2018.

Durante todo o século XX, por conta do cacau, o município conquistou grandes obras de habitação, saneamento e infraestrutura, tais como pontes, estradas, ferrovias, aeroporto, portos e parques industriais. Atualmente, toda a região faz parte da macrorregião econômica e turística, Costa do Cacau. Contudo, embora tenha tido uma queda brusca na produção da lavoura cacaueira, ainda continua se destacando, juntamente com todo o território denominado como Sul da Bahia, como maior produtor e exportador nacional de cacau, além do cultivo do dendê e da piaçava.

O setor industrial tem grande importância em toda a região por possuir um polo de informática e ter um distrito onde estão instaladas diversas indústrias para manuseio e processamento produtos alimentícios que posteriormente são exportadas através do porto. O setor de serviços em Ilhéus também tem crescido consideravelmente, principalmente os ligados ao turismo e o lazer.

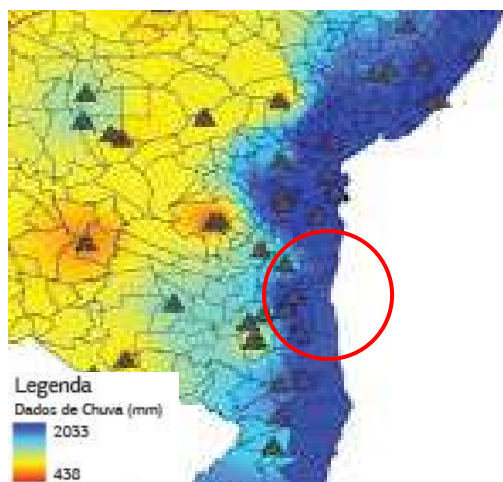
MAPA 1 – ZONA URBANA DE ILHÉUS: ACESSOS E PRINCIPAIS ESTRUTURAS.



FONTE: AUTOR. ADAPTADO GOOGLE, 2018.

Seu clima, assim como o da maioria das cidades do litoral baiano, é tropical-úmido. A sua média anual pluviométrica encontra-se entre 2000 e 2400 mm com chuvas bem distribuídas ao longo do ano, tendo maior incidência no verão. A temperatura média é de 24,5°C podendo variar entre 12° e 35° de acordo com as estações do ano.

FIGURA 13 – REGIÕES PLUVIOMÉTRICAS DA BAHIA.



FONTE: ADAPTADO. SCIELO, 2013.

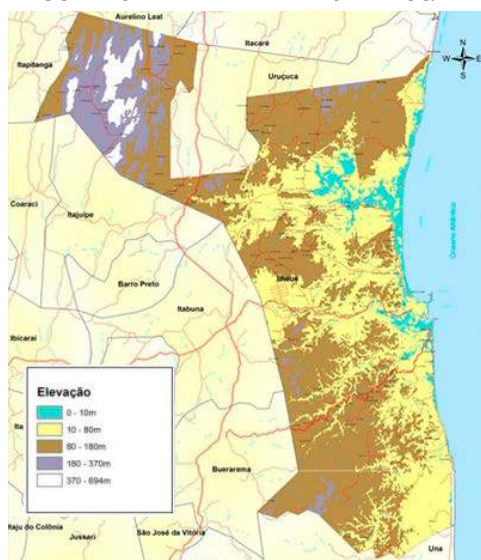
FIGURA 14 – UNIDADES CLIMÁTICAS DA BAHIA.



FONTE: ADAPTADO. WIKIPEDIA, 2018.

O relevo do município tem uma predominância de elevações entre 0 e 80 metros em relação ao nível do mar, podendo chegar a quase 700m em seus limites físicos a noroeste. A sede de Ilhéus encontra-se localizada no litoral e possui elevações desde o nível do mar, a até 80m de altitude. Grande parte da área central da cidade é proveniente de sucessivos aterros em manguezais e ocupação em morros e áreas de restinga.

FIGURA 15 – MAPA DE RELEVO. ILHÉUS/BA.



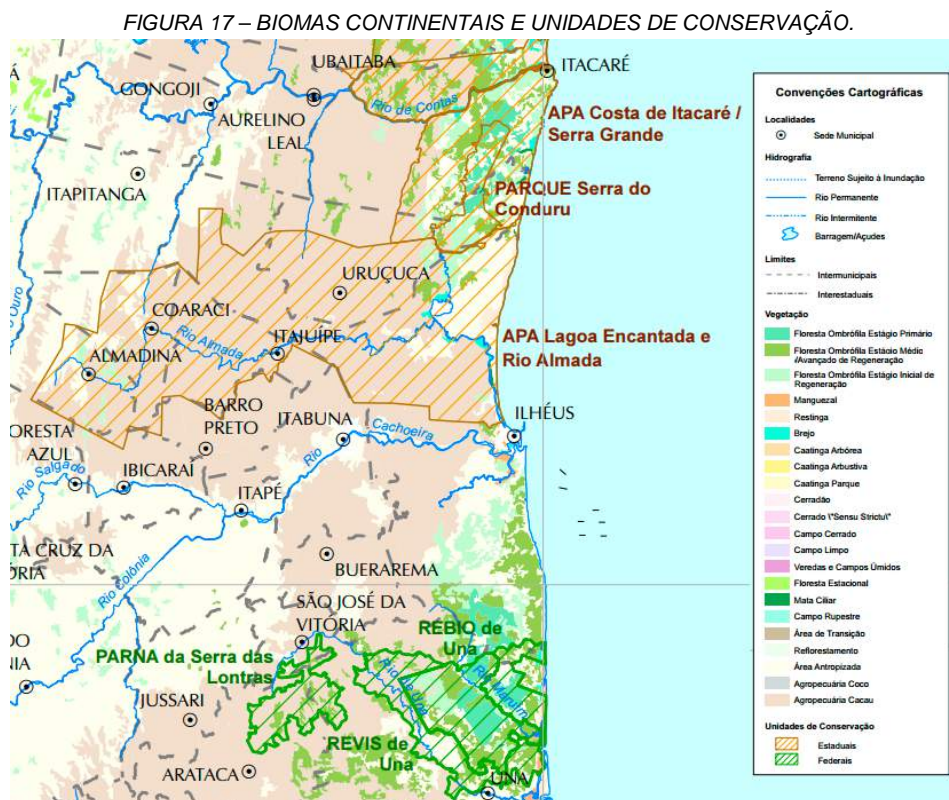
FONTE: ADAPTADO. PMMA, 2012.

FIGURA 16 – BACIAS HIDROGRÁFICAS. ILHÉUS/BA.



FONTE: ADAPTADO. PMMA, 2012.

No contexto da hidrografia, é banhada pela Bacia do rio Almada, que também banha outras 15 cidades, compondo uma grande área de preservação ambiental juntamente com a APA da Lagoa Encantada, e pela Bacia do Rio Cachoeira que desagua no Oceano Atlântico através de sua Foz na Baía do Pontal. Estas, por possuírem uma marcante diversidade de áreas agrícolas, características naturais e sistemas de ocupação antrópica, são consideradas de grande importância para do Sul da Bahia (Plano de Recuperação da Mata Atlântica, Ilhéus, 2012). Os rios que cortam o município são, ao norte o Rio Almada, ao centro o Rio Cachoeira e ao sul o Rio Acuípe, assim como seus respectivos afluentes, todos de regime permanente.



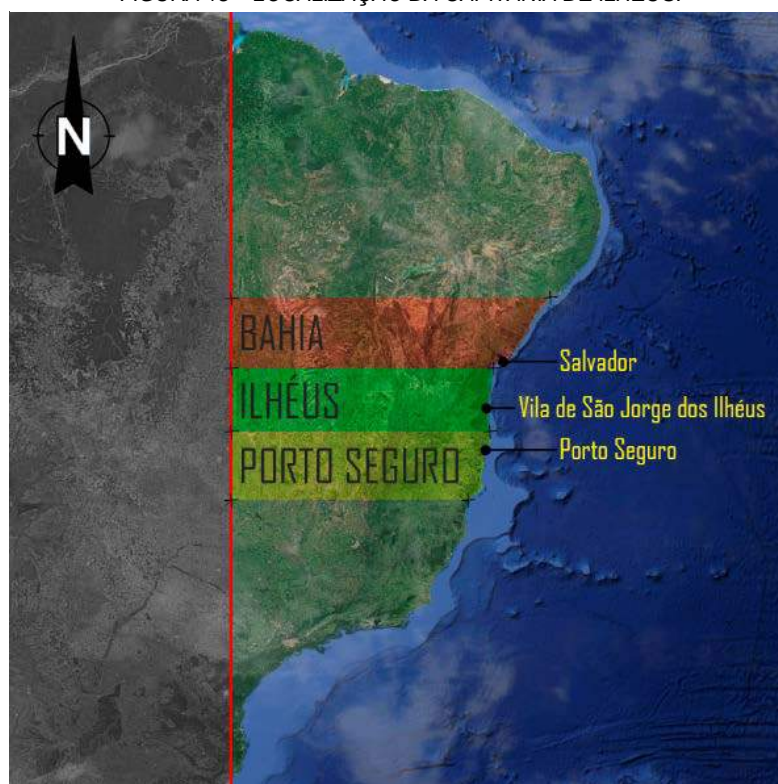
FONTE: ADAPTADO PELO AUTOR, 2017.

De acordo com o Mapa de Biomas Continentais do Brasil, acima, elaborado em 2004, o território baiano apresenta uma grande diversidade em relação a sua vegetação. A faixa correspondente ao município de Ilhéus inclui-se quase em sua totalidade ao Bioma da Mata Atlântica do Brasil. A cidade possui também 4 unidades de conservação que extrapolam os limites das cidades próximas e criam uma relação intermunicipal com o município, a exemplo da Área de Preservação Ambiental da Lagoa encantada e Rio Almada, a Reserva Biológica de Una, o Parque Estadual Serra do Conduru e a Reserva da Vida Silvestre de Una.

2.1.1. HISTÓRICO DA CIDADE

Segundo Heine (1995), a história de Ilhéus remonta a época das capitanias hereditárias em que o Rei de Portugal decidiu dividir o Brasil Colônia entre membros influentes do reinado, a fim de povoá-lo mais rapidamente. Ao fidalgo português e escrivão da fazenda real, Jorge Figueiredo Correa, foi doada em 1534, através de carta regia, a capitania que mais tarde veio a ser chamada de São Jorge dos Ilhéus. Sua localização centralizada compreendia, território a dentro, incluindo parte de onde hoje está a região de Brasília, as 50 léguas entre a Ilha de Tinharé, vizinha a Ilha de Itaparica e os limites da capitania de Porto Seguro, na Ilha de Comandatuba (fig. 18).

FIGURA 18 – LOCALIZAÇÃO DA CAPITANIA DE ILHÉUS.



FONTE: AUTOR. ADAPTADO GOOGLE, 2017.

A mando do donatário, que nunca pisou em solo brasileiro, a capitania ficou sob a administração do espanhol Francisco Romero que inicialmente estabeleceu-se em Morro de São Paulo no ano de 1535. Entretanto, as dificuldades de expansão territorial, a escassez de água potável e os intensos conflitos com os nativos levaram ao estabelecimento de uma das primeiras vilas do Brasil no Alto do Morro de São Sebastião, logo no ano seguinte.

O novo território foi escolhido por possuir vastos recursos hídricos, terras férteis, grandes pastagens para criação de animais, atracadouro seguro, além de um ótimo posicionamento estratégico de defesa da colônia. A vila, assim como a capitania, recebeu o nome mais tarde de São Jorge dos Ilhéus em homenagem ao donatário, católico e devoto de São Jorge, e também por haver inúmeras ilhas na região.

Para garantir o crescimento populacional da capitania e seu desenvolvimento econômico, conforme Dias (2013), o donatário por sua vez, diretamente de Portugal, também doou parte das terras, “sesmarias”, para figuras de destaque. Estes logo implantaram engenhos de cana de açúcar (fig. 19 e 20) e com sucesso alavancaram o desenvolvimento e a prosperidade da região, sendo considerado anos depois como a vila mais rica e maior centro econômico da colônia.

FIGURA 19 – SEDE DA FAZENDA PROVISÃO.
LAGOA ENCANTADA, ILHEUS/BA.



FONTE: TRIPADVISOR, 2018

FIGURA 20 – IGREJA DO ENGENHO DE
SANTANA. RIO DO ENGENHO, ILHÉUS/BA



FONTE: ILHEUS.NET, 2016.

Contudo, após essa experiência, Ilhéus foi tomada por graves crises econômicas e políticas causadas pela amotinação dos colonos e nativos, pela morte do donatário, pela má administração de seus sucessores e diversas invasões francesas. Tal fato culminou numa grande aquisição de dívidas e rapidamente tornou-se apenas mais uma vila de pescadores no litoral. Entretanto, após esta crise, que durou quase um século, o território voltou a ser considerado parte da coroa portuguesa e retomou seu desenvolvimento através dos ciclos de cana-de-açúcar e da farinha.

O auge econômico de Ilhéus, no entanto, teve seu início com a expansão da lavoura cacaueteira. As mudas de cacau, importadas do Pará e plantadas primeiramente na segunda metade do século XVIII no atual município de Canavieiras, no Sul da Bahia, encontraram, por conta do clima e do solo rico em nutrientes, um habitat perfeito para o seu desenvolvimento. Um outro fator importante foi a presença de vastos recursos hídricos, já demonstrado anteriormente, que, além de facilitar o

transporte, mantinham bem irrigado todo o território. De toda forma, a alta cotação do “fruto de ouro” e a sua fenomenal adaptação à região originou um novo ciclo econômico no Brasil, o Ciclo do Cacau, acarretando profundas mudanças sociais na região, sendo elevada à condição de cidade no ano de 1881, por conta de sua relevância no cenário nacional e profundo reconhecimento do mercado internacional.

FIGURA 21 – CACAU: DA MATÉRIA PRIMA AO CHOCOLATE.



FONTE: ALELO, 2018

Até as primeiras décadas do século XX, entretanto, Ilhéus foi palco de violentas disputas pela posse de terras. Neste cenário, destacaram-se as figuras dos “Coronéis do Cacau”, donos de grandes latifúndios produtores do fruto que também detinham influência na política e economia da cidade, e de seus fiéis jagunços que tinham a função de proteger e resolver as pendências de seus patrões. Entretanto, mesmo gerando tanta riqueza, a atividade da lavoura cacaueira assemelhava-se, ainda, ao regime feudal onde muitos dos trabalhadores, eram obrigados a comprar mantimentos e ferramentas de trabalho nos próprios armazéns das fazendas, gerando dividas crescentes, além de serem submetidos a péssimas condições de vida e trabalho.

FIGURA 22 – OS CORONÉIS DO CACAU.



FONTE: NAHUD, 2015.

Neste mesmo período, a população do município teve um aumento considerável. Por conta do cacau, houve uma forte imigração de pessoas, vindas de todo lugar do país, principalmente do estado de Sergipe, do próprio estado, refugiados da seca e estrangeiros de procedências diversas que desembarcavam na cidade em busca de adquirir riquezas. Ilhéus passou então a ser bastante movimentada e por todo ambiente urbano era possível perceber o poderio dos ditos Coronéis. Foram construídos, nesta época, belos prédios públicos e grandes casarões. Boa parte do centro da cidade também passou por um processo de embelezamento, onde vários dos materiais e obras de arte foram trazidos diretamente da Europa, primando pelo requinte e pelo bom gosto, mantendo sempre uma forte ligação com o Rio de Janeiro e com o continente europeu, daí o seu apelido, a Princesinha do Sul.

FIGURA 23 – COMPOSIÇÃO DE FOTOS ANTIGAS DO CENTRO DE ILHÉUS.



FONTE: ADAPTADO. ACERVO MENDONÇA, 2018.

Todos estes fatores deram condições para o fortalecimento da região, iniciando assim um período de muita prosperidade. Por conta disto o município influenciou diretamente no surgimento de cidades adjacentes, consolidando-se, enfim, como polo irradiador de desenvolvimento para toda a região do Sul da Bahia, sendo também umas das primeiras cidades brasileiras a possuir um plano urbanístico ainda em meados da década de 1920. Este, aprimorado com o tempo na forma de códigos de

obras e posturas, voltava-se principalmente à sanitização do município e a manutenção da qualidade de vida e equilíbrio com o meio ambiente, bem como o embelezamento municipal.

Por outro lado, a cidade também contava com cabarés, clubes noturnos e cassinos, tudo pensado a fim de entreter os endinheirados Coronéis, que de fato esbanjavam toda a riqueza que tinham, o que também acabou atraindo ainda mais artistas, mágicos, dançarinas e aventureiros vindos de várias partes da Europa. Muito desse tempo foi imortalizado nas obras dos escritores Adonias Filho e Jorge Amado que narram sobre as paixões desenfreadas dos Coronéis do cacau por dinheiro, mulheres, amores e terras. Foi uma época de grande intercâmbio cultural tanto que Segundo Santos (1957), isto acabou moldando a forma de ser dos cidadãos ilheenses diferenciando-se bastante dos hábitos e psicologia da capital, Salvador e do recôncavo da Bahia.

Contudo, embora não tenha passado ilesa pela crise financeira de 1929, Ilhéus seguiu firme aumentando ainda mais suas exportações. O fluxo financeiro gerado ocasionou peculiaridades no desenvolvimento da Costa do Cacau, região geoestratégica da Bahia, fazendo com que houvessem aprimoramentos na produção e consequente melhoria na qualidade do produto, principalmente após a criação de importantes órgãos governamentais, atuantes na pesquisa e no plano da lavoura cacaueira, a CEPLAC, que veio a influenciar diretamente, e de forma positiva, nas condições de trabalho e no manejo da matéria prima do chocolate.

Mais tarde, já em meados do século XX, com a crescente demanda por ensino superior, buscado principalmente pelos herdeiros do cacau, ansiou-se pela implantação de faculdades e instituições de ensino na região, tendo a Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC) como fruto desta demanda, hoje referência em toda a região nordeste. Neste período, houve também o nascimento de alguns bairros e conjuntos habitacionais na cidade, em muito incentivados com subsídios do próprio governo.

No entanto, as políticas públicas governamentais, buscando suprir as necessidades crescentes por mais habitação e mão de obra, devido também ao surgimento de algumas indústrias, fizeram com que a cidade tomasse uma nova proporção territorial estendendo-se tanto para o litoral sul, quanto para o litoral norte, assim como em direção à cidade de Itabuna, município que se encontrava em franco

crescimento na área comercial, avançando desordenadamente na direção oeste. Tais acontecimentos provocaram o espraiamento da malha urbana da cidade e tendo como consequência, a segregação espacial do território e de sua população.

Neste contexto, houve uma intensificação no surgimento de novos bairros em busca de suprir esta nova demanda populacional, bastante expressiva entre os anos de 1960 e 1990, ano último onde a população ilheense alcançou cerca de 250 mil habitantes, havendo após sucessivas quedas nestes números até chegar à quantidade atual, já dita no início deste capítulo. Muito disto se deve, certamente ao desenvolvimento econômico da cidade que acabou por atrair novos habitantes.

Todavia, com o passar do tempo, muitas das oligarquias presentes na cidade foram aos poucos se desfazendo e os grandes latifúndios acabaram sendo fragmentados por motivos econômicos ou mesmo de herança, organizando-se depois em fazendas menores e menos arcaicas. Ao mesmo tempo, as sucessivas baixas nos preços internacionais, principalmente por novas ofertas do produto de países africanos, fizeram com que a lavoura cacaueteira fosse deixando de apresentar seu principal atrativo, gerar muita riqueza rapidamente e com pouco trabalho. Além disto, após toda a região do Sul da Bahia ter sido infectada por uma praga denominada “vassoura-de-bruxa”, esta atividade tornou-se ainda menos rentável, causando prejuízos inimagináveis ao meio ambiente e levando praticamente à ruína, toda a base da economia municipal.

Conquanto, mesmo com a tentativa fracassada de recuperar o prejuízo causado pela praga, que muitos dizem ter sido produto de uma conspiração política, houve um profundo endividamento dos donos de fazenda. Por este motivo as condições no campo tornaram-se ainda mais inviáveis para o trabalhador rural, fazendo com que o mesmo fosse forçado a sair de seu ambiente natural, deveras empobrecido.

Assim, estes, em busca principalmente de emprego e melhores condições de vida, começaram então a ocupar ainda mais as áreas periféricas da cidade, inclusive em áreas de fragilidade ambiental. Isto fez com que, a partir de políticas cegas para esta realidade, muitos dos problemas que já se encontravam instalados anteriormente na sociedade ilheense fossem atenuados, apresentando-se como um fator negativo no desenvolvimento da cidade. Além disto, outros grandes problemas assolam o município, um deles será tratado logo a seguir e atinge diretamente o objeto de estudos deste trabalho.

2.1.2. O PORTO DE ILHÉUS E O BAIRRO SÃO MIGUEL

Contudo, é inegável afirmar que a evolução das atividades portuárias em Ilhéus, propiciou à cidade e toda sua região um grande desenvolvimento econômico. Entretanto, visando apenas este aspecto, muito foi deixado de lado acarretando em sérios danos ao meio ambiente, ao espaço urbano e à paisagem natural.

Contextualizando, inicialmente toda a exportação da cidade era feita a partir do porto de Salvador, situação que findava em encargos a mais, difícil escoamento da produção e perda na pesagem do produto. A fim de lidar com este problema, em meados da década de 1920, os próprios cacauicultores investiram na construção do primeiro porto de Ilhéus, ainda na Baía do Pontal, como mostrado nas figuras abaixo.

FIGURA 24 – ANTIGO PORTO DE ILHEUS NA BAÍA DO PONTAL.



FONTE: ACERVO MENDONÇA, 2018.

FIGURA 25 – ALVARENGAS ANCORADAS NO CAIS.



FONTE: ACERVO MENDONÇA, 2018.

Porém, ao longo das décadas seguintes, a constante movimentação de navios na Baía do Pontal acelerou seu processo de assoreamento, tornando o acesso ao porto cada vez mais difícil, principalmente após alguns incidentes de naufrágio que tornaram os canais ainda mais estreitos e perigosos. Neste período, muitas embarcações de médio e grande porte ficavam ancoradas na costa aguardando a chegada de barcaças de carga, como descrito por Santos (2016, p. 12):

“Regrediam, desta forma, os procedimentos de embarque e desembarque de mercadorias, que deixavam de ser feitos diretamente do cais para a embarcação, passando a ser intermediado pelo uso de alvarengas, espécie de barcaças que transportavam os produtos do cais às embarcações fundeadas na costa da cidade.”

Neste contexto, a busca por uma nova localidade fez-se necessária e a Enseada da Trinchiras foi escolhida como melhor ponto para a implantação do novo porto da cidade, o primeiro em mar aberto da América Latina. Contudo, ainda que estudos

apontassem consequências ambientais às praias mais próximas, nenhuma ação foi tomada de antemão e as obras seguiram sem empecilhos. Assim, embora até o final da década de 1980, muita informação tenha sido suprimida, a população ilheense, em especial a do bairro São Miguel, tem acompanhado tais efeitos lentamente ao longo de bastante tempo, desde a sua construção e posterior ampliação.

FIGURA 26 – ENSEADA DAS TRINCHEIRAS.



FONTE: ACERVO NAZAL, 2018.

FIGURA 27 – NOVO PORTO DE ILHÉUS.



FONTE: ACERVO MENDONÇA, 2018.

FIGURA 28 – PRAIAS DO SÃO MIGUEL NO FINAL DOS ANOS 60.



FONTE: ADAPTADO COSTA, SALES, ET. AL, 2010.

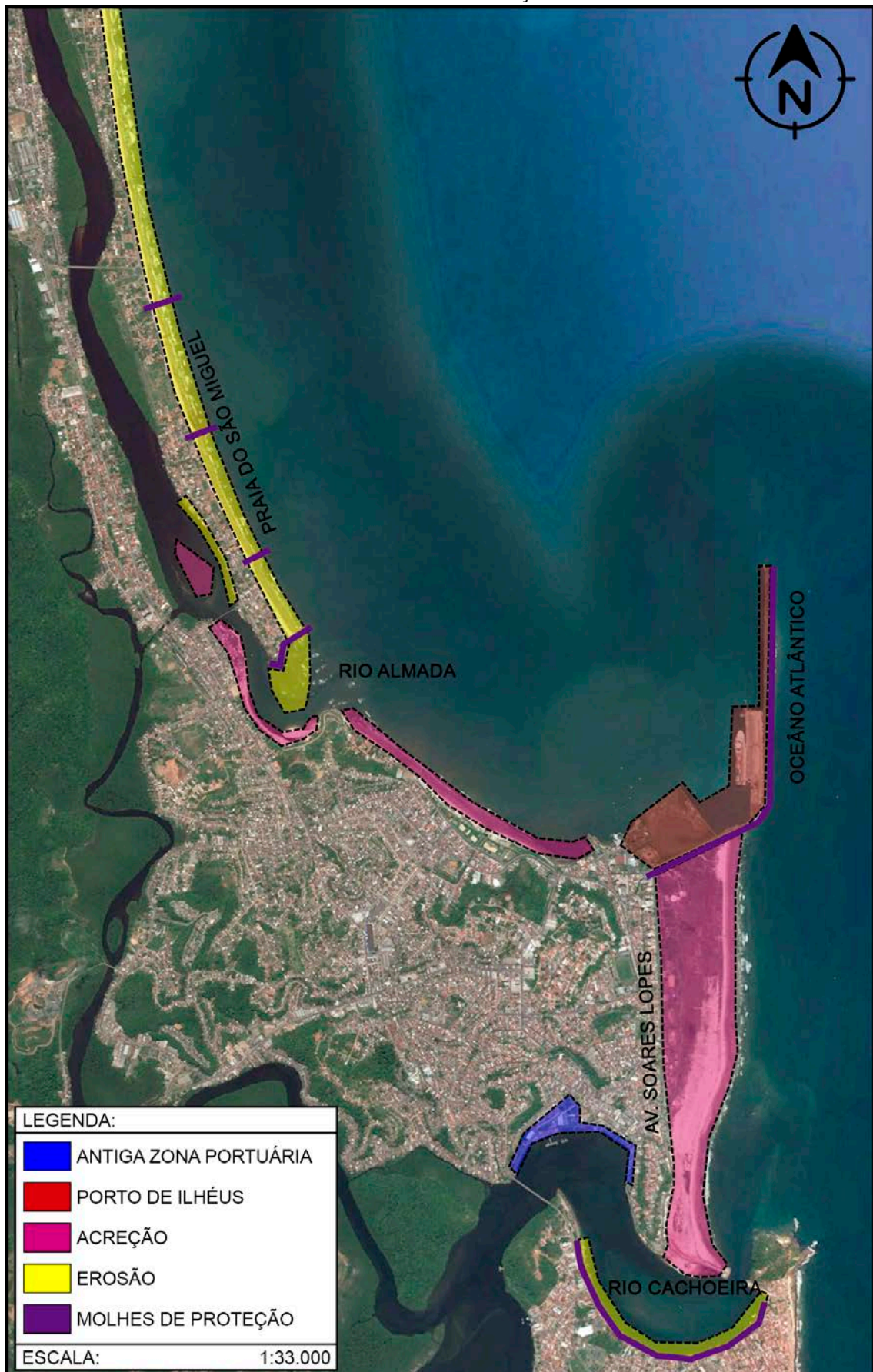
FIGURA 29 – PRAIA DO SÃO MIGUEL ATUALMENTE.



FONTE: ADAPTADO COSTA, SALES, ET. AL, 2010.

No entanto, a construção deste porto alterou as correntes marítimas, afetando diretamente a dinâmica sedimentar das praias ao sul (fig. 26 e 27), onde houve um acréscimo na faixa de areia. Concomitantemente, o trecho ao norte do porto (fig. 28 e 29) experimentou entre as décadas de 1970 e 1990 um drástico recuo da linha da costa, que continua até os dias atuais, desenvolvendo um processo erosivo mais agressivo nas praias do bairro São Miguel. Além disto, ao menos duas grandes enchentes, talvez influenciada por este mesmo motivo, também foram responsáveis pela perda de parte de seu território. Esta situação está representada de acordo com o “mapa 2”, contendo as áreas de erosão, de acreção e as estruturas de contenção.

MAPA 2 – REGIÕES AFETADAS PELA IMPLANTAÇÃO DO PORTO DE ILHÉUS.



FONTE: AUTOR, 2018.

Segundo Costa (et. Al, 2010), o processo erosivo foi desencadeado pela mudança na direção da propagação das ondas incidentes na região. Na época, tais consequências foram consideradas aceitáveis, uma vez que as praias afetadas se encontravam desabilitadas e os efeitos poderiam ser revertidos com obras de contenção na linha da costa. Entretanto, Andrade (2003) afirma que a ocupação das praias do São Miguel já havia sido iniciada, ganhando maior intensidade após a construção do porto ter começado e o território do bairro loteado.

FIGURA 30 – VISTA ANTIGA DA FOZ DO RIO ALMADA.



FONTE: ADAPTADO. ACERVO MENDONÇA, 2018.

FIGURA 31 – VISTA ATUAL DA FOZ DO RIO ALMADA.



FONTE: PREFEITURA DE ILHÉUS, 2015.

As imagens retratadas até agora, inclusive as acima, mostram a transformação da paisagem do litoral ilheense. Contudo, apesar do conhecimento sobre a situação ao norte da cidade, por parte do Poder Público, qualquer ação efetiva foi tomada, exceto a implantação frustrada de espigões. Todavia, novos fluxos populacionais passaram a ocupar ou invadir a região. Muito disto aconteceu devido a ineficiência da fiscalização quanto ao cumprimento das leis territoriais, a desvalorização imobiliária, a pressão natural de expansão da cidade em seus extremos, assim como a especulação dos bairros mais centralizados, que forçaram moradores menos abastados a se estabelecerem nas periferias da cidade (ANDRADE, 2003).

Por fim, esta ocupação desordenada, juntamente com a falta de investimentos e a demora na tomada de ações concretas frente a outras necessidades reais do bairro, tem o tornado marginalizado, acentuando problemas sociais e ambientais e minimizado a qualidade de vida de seus habitantes. Em sua maioria considerados de baixa renda, esta população tem apresentado diversas fragilidades, além continuarem expostos a riscos cada vez maiores e mais frequentes, por conta do intenso processo erosivo que continua a acontecer e coloca em xeque a existência da comunidade.

2.2. LOCALIZAÇÃO DO BAIRRO SÃO MIGUEL E SEU ENTORNO

O São Miguel encontra-se localizado na zona norte do município de Ilhéus. Inserido em uma pequena península, a comunidade teve seu crescimento ocorrido após a doação das terras à população ribeirinha que ali tinha se formado logo no início do século passado, tendo hoje ainda uma forte ligação com a pesca e a mariscagem. Atualmente, sua urbanização é considerada como consolidada por todo o território demarcado (IBGE, 2010), possui cerca de 2,5 km de extensão linear e ocupa uma área de aproximadamente 54 hectares. O bairro é limitado pelo Oceano Atlântico ao leste, pelo Rio Almada ao oeste e sul, e pela BA-001 ao norte.

FIGURA 32 – PANORAMICA DA ZONA NORTE DE ILHÉUS E LIMITES DO SÃO MIGUEL.

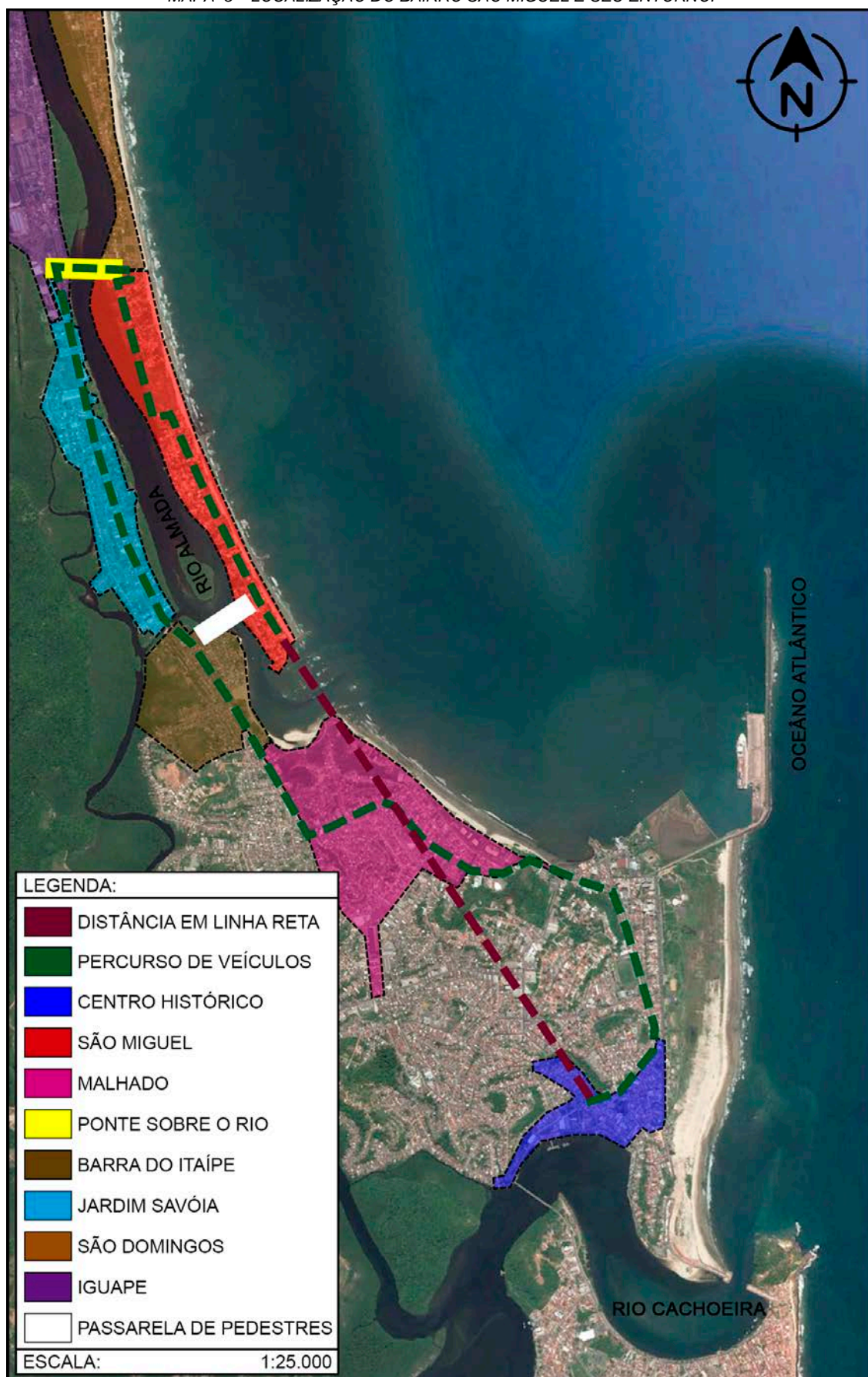


FONTE: ACERVO NAZAL, 2018.

A imagem acima mostra, limitado à linha vermelha e envolto em bastante água, o bairro São Miguel assim como parte de seu entorno. No entanto, por conta de sua localização geográfica, embora esteja a uma distância média de 3,5 km em linha reta do centro histórico e comercial do município, seu acesso é bastante limitado uma vez que apenas ocorre através da ponte, que faz parte da BA-001, e da passarela de pedestres, ambas atravessando sobre o Rio Almada, constante no “mapa 3” abaixo.

Considerando os mesmos pontos de referência anteriores, a distância total percorrida por veículos particulares, assim como pelo transporte público, aumenta significativamente para mais de 10 km e a pé ou de bicicleta para aproximadamente 5,5 km de deslocamento, em seus trajetos mais usuais. Tais detalhes poderão ser vistos com mais clareza no mapa a seguir:

MAPA 3 – LOCALIZAÇÃO DO BAIRRO SÃO MIGUEL E SEU ENTORNO.



FONTE: AUTOR, 2018.

O mapa acima dispõe, organizadamente, os bairros que compõe o entorno imediato do São Miguel, assim como seus principais acessos, distancias aproximadas e limites físicos. Ao observar então essas primeiras relações, percebe-se de fato o isolamento quase por completo do bairro devido aos seus condicionantes naturais, bem com a falta de contato direto com a quase a totalidade das comunidades mais próximas, pelo mesmo motivo.

A imagem panorâmica abaixo mostra, ao longe, a estrutura portuária responsável pelos impactos causados ao litoral norte da cidade, assim como a conexão viária pela qual é possível acessar o bairro São Miguel através de transportes terrestres motorizados. Leva também a cidades como Itacaré, Valença, Itaparica, Bom Despacho, Salvador (via *ferryboat*), bem como a outros bairros, distritos e povoados municipais. Como já visto no capítulo anterior, o crescimento urbano nessa região partiu da ocupação e posterior loteamento de algumas fazendas.

FIGURA 33 – PANORAMICA ATUALIZADA DA ZONA NORTE DE ILHÉUS.



FONTE: ADAPTADO. AGRAVO, 2014.

Entretanto ao passar dos anos, com o aumento no nível de pobreza da cidade, muito das localidades ressaltadas foram sendo ocupadas de forma desordenada e irregular, principalmente nas proximidades aos leitos dos rios e morros, de forma contraria ao direcionamento do código de condutas e do plano diretor municipal. Com exceção do bairro Jardim Savoia, destacado no mapa, onde é possível encontrar uma boa parcela da população com renda superior a 3 salários mínimos, os demais apresentam-se, incluindo o São Miguel, tendo uma maioria caracterizada como de baixa renda, sendo que destes alguns se encontram abaixo da linha da pobreza. Essas questões tornaram-se ainda mais complicadas por conta da falta de infraestruturas adequadas e acessos a serviços básicos de qualidade, forçando seus moradores a irem em busca dos mesmos em áreas mais centrais do município.

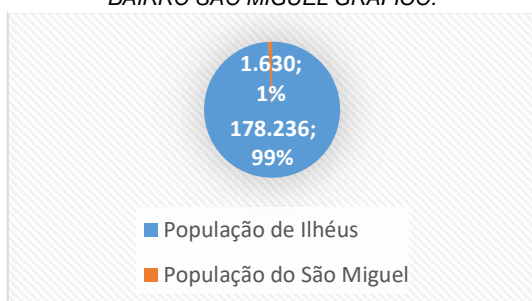
2.3. DADOS DEMOGRÁFICOS

A demografia trata do estudo de uma determinada população e sua função é utilizar das estatísticas levantadas para organizar e analisar seus diferentes aspectos, servindo como base para a definição de políticas governamentais e medição da evolução da qualidade de vida das comunidades. A entidade responsável por essas pesquisas no Brasil é o IBGE através do Censo. O Censo é realizado no país a cada 10 anos, sendo o último no ano de 2010, e contém dados de grande importância para que haja melhor compreensão da realidade do objeto de estudos deste trabalho.

Visto isso, o primeiro aspecto que deve ser levado em conta inicialmente, neste sentido, é o bairro São Miguel apresentar dois setores censitários. Cada um destes setores, a partir de então denominados como “setor 1” e “setor 2”, é constituído por um conjunto de quadras e podem ser definidos, em termos, como a menor poção territorial, formada por uma área continua, e de características semelhantes, para a realização da coleta de dados.

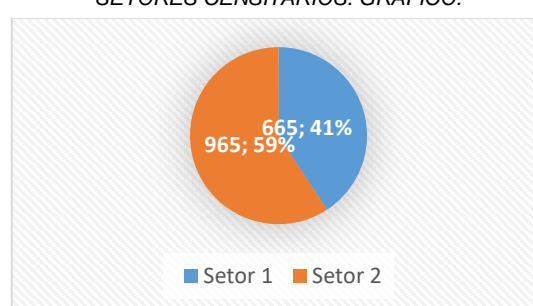
No ano em que foi realizado o censo, a população residente no bairro era de aproximadamente 0,9% de todos os habitantes do município. Destes 40,8% eram residentes do setor 1 e 59,2% do setor 2, correspondendo a 665 e 965 moradores respectivamente, num total de 1630 habitantes em todo o território. Os gráficos a seguir mostram esta relação:

FIGURA 34 – POPULAÇÃO DE ILHÉUS E DO BAIRRO SÃO MIGUEL GRÁFICO.



FONTE: ADAPTADO. IBGE, 2010

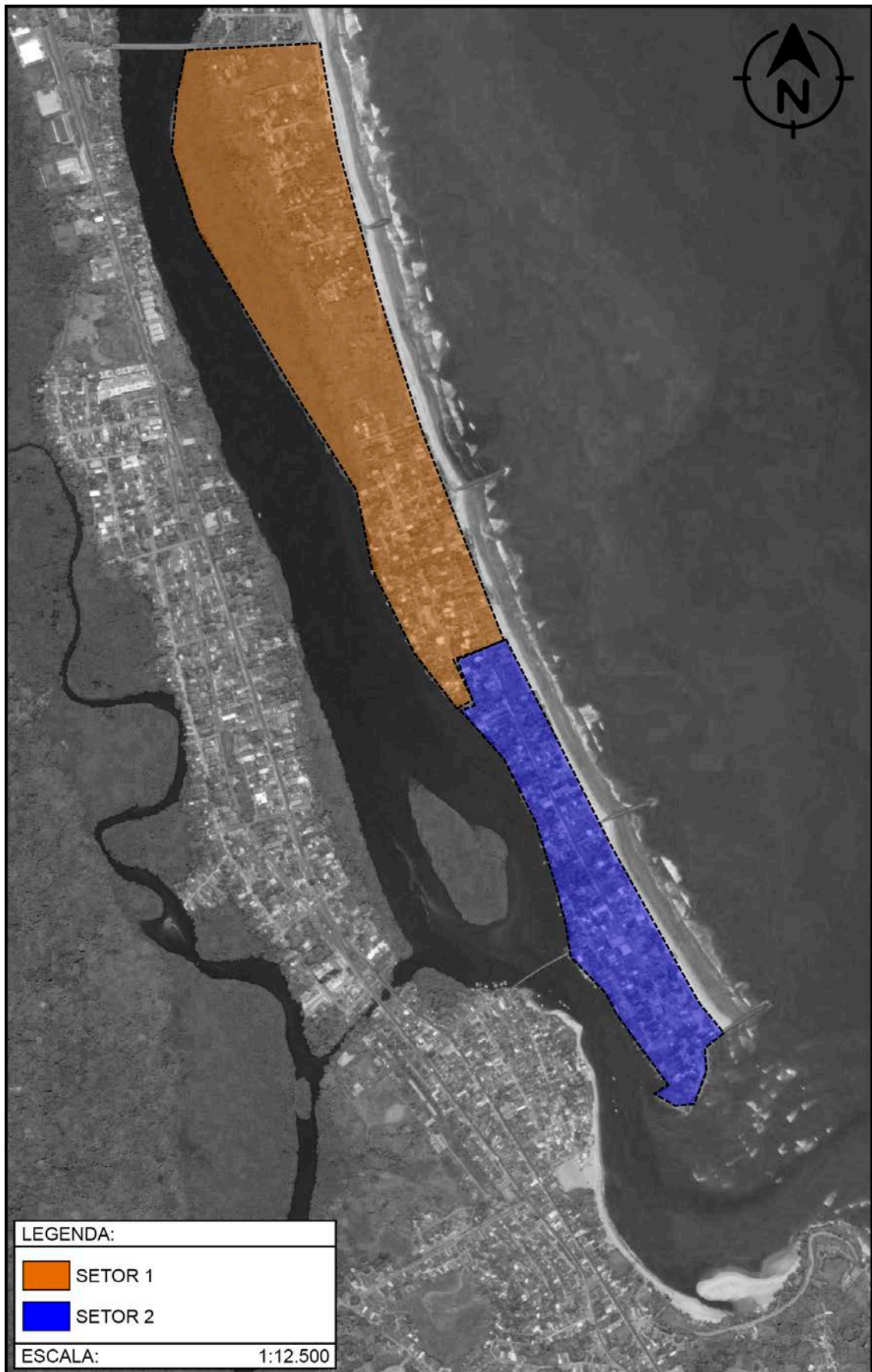
FIGURA 35 – POPULAÇÃO DO SÃO MIGUEL POR SETORES CENSITÁRIOS. GRÁFICO.



FONTE: ADAPTADO. IBGE, 2010.

Quanto a localização, o setor 1 corresponde a área ao norte do bairro que foi ocupada posteriormente, após a construção da ponte sobre o Rio Almada. Já o setor 2 localiza-se ao sul do São Miguel e foi a primeira poção do território a ser ocupada ainda no início do século passado. Assim, apresentam algumas estatísticas distintas que demonstram, de fato, boa parte de suas características e fragilidades.

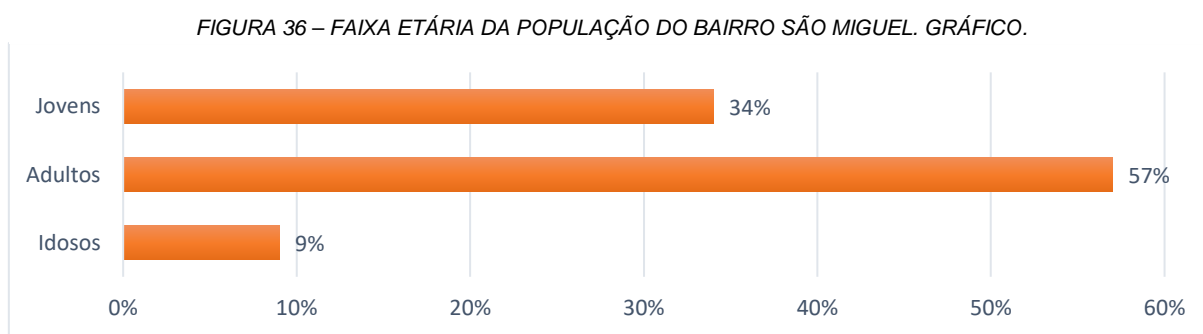
MAPA 4 – SETORES CENSITÁRIOS DO BAIRRO SÃO MIGUEL.



FONTE: AUTOR. ADAPTADO IBGE, 2010/GOOGLE, 2018.

No “mapa 4” acima, percebe-se então a abrangência e dimensão dos setores presentes no território do bairro São Miguel. Neste contexto, outro ponto analisado pelo autor foi a quantidade de moradores em detrimento das áreas demarcadas. Os números alcançados de forma preliminar pelo censo foram de aproximadamente de 11 hab/ha no primeiro setor e 24 hab/ha no segundo. No entanto, a divisão do número total de moradores pela área total aproximada dos setores existentes, leva a uma densidade demográfica no setor 1 de 15 hab/ha e 62 hab/ha no setor 2, mostrando ser valores ainda maiores e com uma média de 3,3 hab por domicílio.

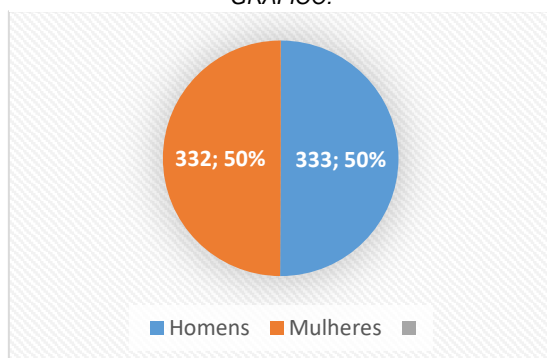
No que trata a faixa etária desta população, a mesma apresentava-se conforme o gráfico a seguir:



FONTE: ADAPTADO. IBGE, 2010.

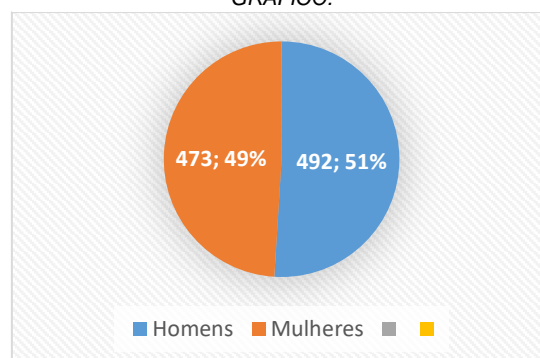
De uma forma geral, notou-se então que maior parte dos habitantes do São Miguel é composta por 57% de adultos, entre 20 e 59 anos, e por 34% de jovens de até 19 anos. A população de idosos é considerada baixa, comparando com as outras faixas etárias, no entanto representava 9% do total de moradores. Em relação a população por sexo, no setor 1 a proporção equivalia a 50% de homens e 50% de mulheres e no setor 2, 50,9% e 49,1% respectivamente.

FIGURA 37 – PROPORÇÃO DE SEXO: SETOR 1. GRÁFICO.



FONTE: ADAPTADO. IBGE, 2010.

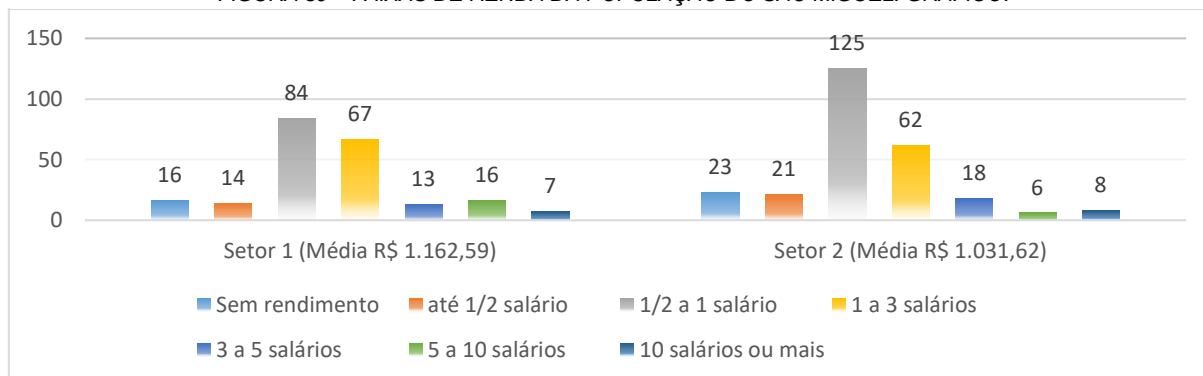
FIGURA 38 – PROPORÇÃO DE SEXO: SETOR 2. GRÁFICO.



FONTE: ADAPTADO. IBGE, 2010.

A renda desta população, considerando as pessoas responsáveis por domicílios, em 2010, apontava uma média de R\$ 1.162,59 no setor 1 e R\$ 1.031,62 no setor 2. Entretanto, por se tratar de uma média bastante relativa, outros dados foram levados também em consideração, neste mesmo contexto, para averiguação das faixas de renda existentes.

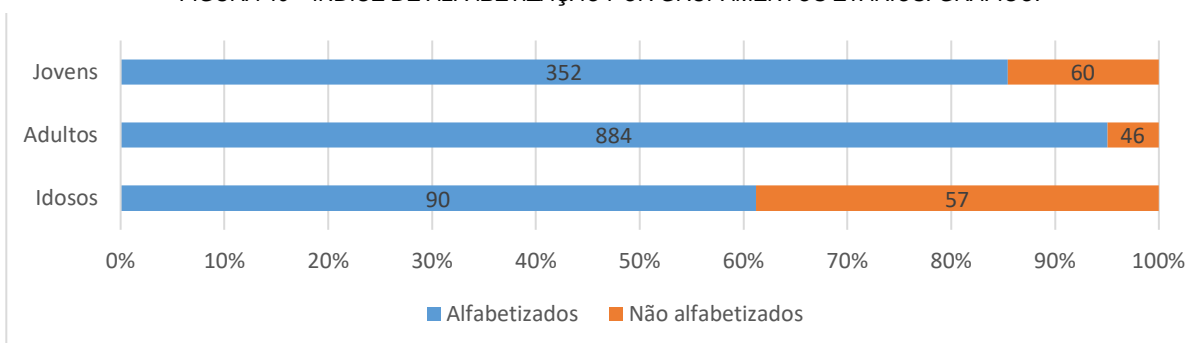
FIGURA 39 – FAIXAS DE RENDA DA POPULAÇÃO DO SÃO MIGUEL. GRÁFICO.



FONTE: ADAPTADO. IBGE, 2010.

Conforme o gráfico acima, a população apresentava diferentes níveis de renda variando da pobreza extrema, sem rendimentos, a montantes que ultrapassavam 10 salários mínimos. No entanto, como pode ser percebido, a maior parcela dos responsáveis por domicílios encontrava-se entre 1/2 e 3 salários mínimos.

FIGURA 40 – ÍNDICE DE ALFABETIZAÇÃO POR GRUPAMENTOS ETÁRIOS. GRÁFICO.

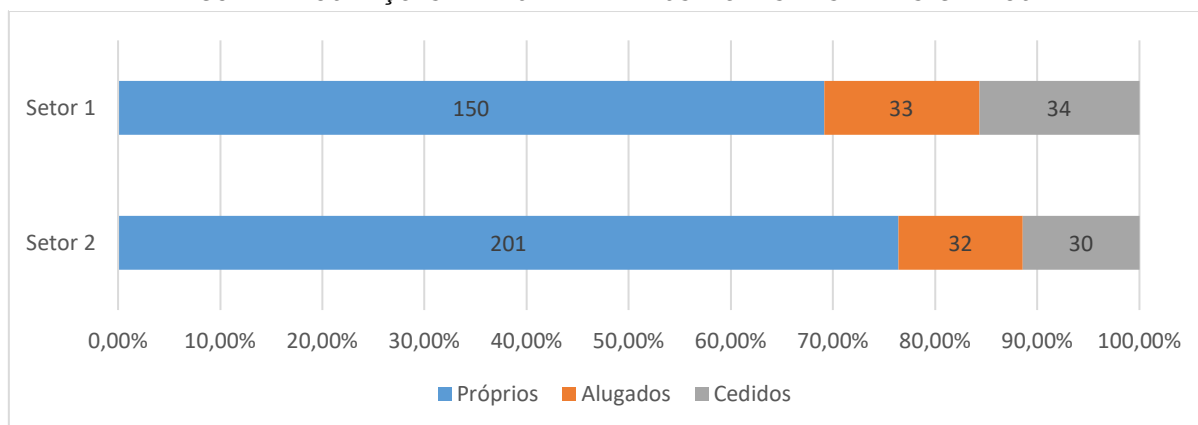


FONTE: ADAPTADO. IBGE, 2010.

Considerando os jovens do bairro, acima de 5 anos de idade, como visto no gráfico acima, aproximadamente 84,3% eram alfabetizados e 15,7% não alfabetizados. No que se refere aos adultos cerca de 92,8% encontravam-se alfabetizados e no caso dos idosos 64,4%. Assim, chegou-se ao cálculo do índice de analfabetismo que se aproximava a 11%. Entretanto dados específicos a respeito do nível de escolaridade da população não puderam ser constatados.

Em relação às condições de habitabilidade do bairro, na época em que o censo foi realizado, abrigava em seu território uma média de 479 domicílios das quais 217 localizados no setor 1 e 262 no setor 2. Destes, 150 e 201 eram próprios, 33 e 32 alugados, 34 e 30 cedidos, conforme demonstrado abaixo:

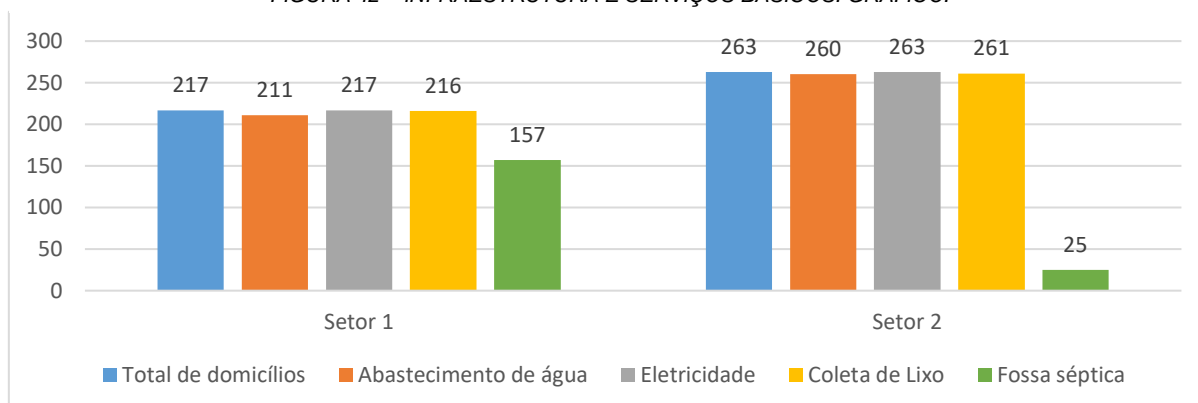
FIGURA 41 – CONDIÇÕES DE PROPRIEDADE DOS IMÓVEIS EXISTENTES. GRÁFICO.



FONTE: ADAPTADO. IBGE, 2010.

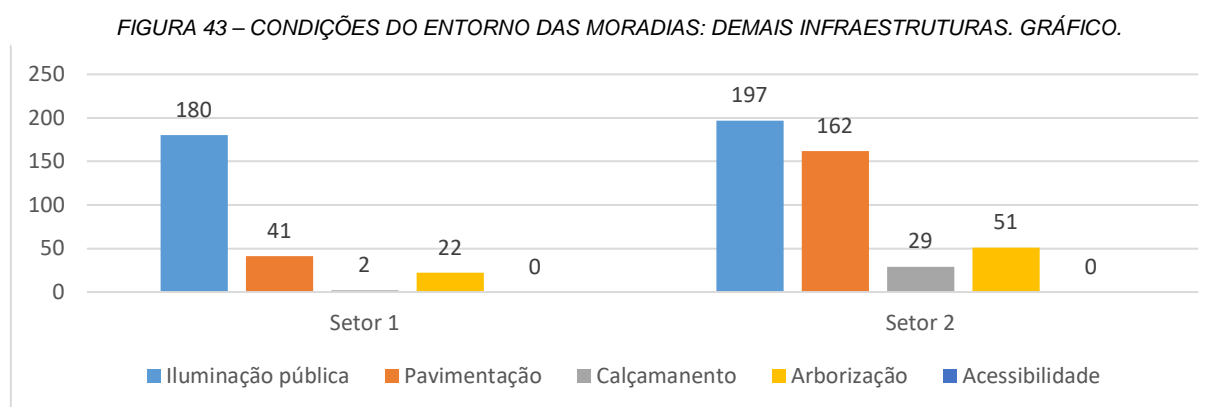
No que diz respeito aos serviços públicos oferecidos e infraestruturas existentes, respectivamente a cada setor, 211 e 260 encontravam-se abastecidos com água encanada, 217 e 263 com energia elétrica, 216 e 261 com coleta de lixo. Também foi visto que o São Miguel não possuía, e ainda não possui, um sistema de drenagem e nem de esgotamento sanitário. Por conta disto, foi levantado que, no setor 1 e no setor dois respectivamente, 157 e 25 de suas habitações utilizavam de fossas sépticas, 25 e 162 de fossas arcaicas e 32 e 68 utilizavam-se de outros meios para descartar seus resíduos, geralmente diretamente ao mar ou ao rio. O gráfico abaixo mostra exatamente as relações supracitadas.

FIGURA 42 – INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS BÁSICOS. GRÁFICO.



FONTE: ADAPTADO. IBGE, 2010.

Uma outra questão analisada, dentro dos dados fornecidos pelo IBGE, foi a presença de iluminação, pavimentação, calçamento, arborização e acessibilidade do bairro. De acordo com a pesquisa, demonstrado no gráfico abaixo, dos 479 domicílios existentes em ambos os setores, 377 localizavam-se próximo a algum ponto de iluminação pública, 203 moradias se encontravam em logradouros pavimentados e apenas 33 possuíam calçamento por toda a sua testada. Foi constatado também que na época a acessibilidade era nula, não possuindo rampas para deficientes. No que trata a arborização do bairro, apenas 73 edificações apresentavam algum tipo de espécie arbórea em seu entorno.



FONTE: ADAPTADO. IBGE, 2010.

De uma forma geral, análise conjunta das relações aqui levantadas levam a uma melhor compreensão, embora bastante ampla, das condições específicas do bairro e de sua população. O intuito de trazer essas estatísticas para a pesquisa, foi para a validação de algumas questões locais, antes observadas por este autor, que não poderiam ser expressadas de outra forma senão a partir de gráficos fundamentados, os mais próximos possíveis de uma realidade.

Portanto, reafirmando o que foi dito antes, a importância destes não é somente pelo fato do reconhecimento das características de um determinado território e de seus habitantes, como também por é por conta da sua utilidade como ponto inicial de discussões que visem a formulação de políticas urbanas e sociais para as localidades. Assim, ainda que os dados levantados pelo IBGE em 2010, referentes ao São Miguel e sua população estejam provavelmente ultrapassados, uma vez que estas são estatísticas de sete a oito anos atrás, é possível a partir dos mesmos se ter uma noção geral das condições e da qualidade de vida no bairro, já que ao longo dos anos seguintes pouco de seus aspectos gerais foram alterados.

2.4. LEGISLAÇÕES AMBIENTAIS E URBANAS

O que será abordado aqui, será uma visão breve e generalizada de algumas das principais legislações ambientais e urbanas que se encontram em vigência no território de Ilhéus e conseqüentemente no bairro São Miguel. No que trata o meio ambiente, como já pôde ser percebido ao longo das primeiras abordagens a respeito do objeto de estudos deste trabalho, o bairro em questão está situado numa península formada devido ao acúmulo de sedimentos arenosos entre o Rio Almada, a Foz deste mesmo rio e o Oceano Atlântico. Por conta disto, algumas legislações atuam sobre o território, em busca de uma adequada proteção, preservação e conservação de seus recursos.

Atualizado em 2012 o novo código florestal, lei nº 12.651/12, tem como objetivo buscar o desenvolvimento sustentável e estabelece, entre outras questões, normas gerais para a proteção do meio ambiente, bem como o controle da utilização e manejo dos recursos naturais. Esta legislação impõe limitações físicas para a ocupação de determinadas áreas, nominando-as como Áreas de Proteção Permanente (APPs), cujo uso é permitido apenas sob algumas circunstâncias.

Um outro fator relevante, neste aspecto, no São Miguel, é o fato do bairro estar totalmente inserido, também, em uma área de preservação ambiental (APA), a da Bacia do Rio Almada e da Lagoa Encantada. As APAs fazem parte das Unidades de Conservação (UC). Esta é regida pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), lei 9.985/2000, e permitem o uso sustentável das áreas envolvidas, inclusive a ocupação humana, ao contrário das APPs, na maioria dos casos. É importante salientar que os impactos causados pela ação humana no bairro, levaram a uma perda considerável na biodiversidade local. Isto fez com que em 2012, no então instituído Plano Municipal da Mata Atlântica de Ilhéus (PMMA), em comunhão com a lei 11.428/06, o bairro São Miguel e seu entorno fossem considerados como áreas de intervenção urgente. Em adição, por conta consolidação das comunidades próximas o limite edificável nesta área foi considerado a partir de 15 metros do leito do rio.

O código das águas, decreto nº 24.643/34, direcionam parte do litoral, cerca de 33m a partir da preamar média, para o controle da marinha do Brasil, não sendo possível a ocupação em determinada área. Esta e outras delimitações estão demonstradas no “mapa 5” a seguir.

MAPA 5 – LIMITES AMBIENTAIS.



FONTE: AUTOR. ADAPTADO GOOGLE, 2018.

As legislações urbanas existem para determinar limites às ações humanas no espaço urbano, assim como para estabelecer critérios e procedimentos que busquem a melhoraria integrada entre a qualidade de vida das populações e o meio ambiente. No caso das políticas urbanas que atuam sobre o território do São Miguel, algumas são necessárias considerar para o seu planejamento e ordenamento físico-social.

Como já mencionado no segundo capítulo deste trabalho, o município de Ilhéus desde o início do século passado já era possuidor de legislações que guiavam o desenvolvimento urbano da cidade. Todavia, com o advento da constituição de 1988, a legislação vigente teve de passar por revisões a fim de contemplar as exigências da constituinte, que estabeleceu novas diretrizes para o pleno desenvolvimento sustentável das políticas urbanas e da função social da cidade.

Neste mesmo período, foi idealizado o estatuto da cidade, ainda como um projeto de lei que viria a regulamentar as políticas urbanas. Em julho de 2001, no entanto, esta tornou-se a lei ordinária nº10.257/2001, estabelecendo normas de ordem pública e interesse social que regem o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. Os princípios básicos desta lei são o planejamento participativo e o cumprimento da função social das cidades, através da aplicação das diretrizes estabelecidas pelo plano diretor municipal, tendo como objetivo o pleno desenvolvimento destas funções.

Com a regulamentação das políticas urbanas, via Estatuto da Cidade, em 2006 o Poder Público Municipal de Ilhéus revisou mais uma vez o Plano Diretor, enfocando na participação popular e na busca pelo desenvolvimento sustentável de seu território, trazendo à luz a lei nº 3.265/06 que institui o atual Plano Diretor Participativo de Ilhéus. Este plano é o principal instrumento da política de desenvolvimento urbano ambiental da cidade, devendo ser usado como referência obrigatória de quaisquer agentes que atuem ou venham a atuar dentro dos limites do município. No entanto, ainda que já elaborado o Plano Diretor Participativo, a lei de uso e ocupação do solo utilizada na cidade encontrava-se bastante ultrapassada, vindo a ser atualizada apenas em 2015.

O forte na evolução destas leis, em relação ao Bairro São Miguel, foi o estabelecimento de limites que antes não haviam, principalmente em relação ao uso e ordenamento do solo e o enfoque em suas questões socioambientais. Além disso, as zonas de uso da zona norte da cidade foram reestruturadas conforme a realidade presente nestes bairros, apresentando-se de acordo com o “mapa 6” a seguir.

MAPA 6 – ZONAS URBANAS DO BAIRRO SÃO MIGUEL.



FONTE: AUTOR. ADAPTADO GOOGLE, 2018.

Considerando a lei nº 3.746/2015, que regula a localização e a intensidade dos usos e ocupação do solo no município de Ilhéus e objetiva ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana da cidade, e analisando o mapa acima, percebe-se que o território do São Miguel engloba duas Zonas Urbanas, a Zona Norte 05(ZN-05) e Zona Norte 04(ZN-04). O estabelecimento destas tem muito a ver com a realidade sócio espacial do bairro por conta das diferentes características que sua população e seu território apresentam.

Como dito antes, até o ano de 2015 esta lei ainda era o referente ao antigo plano diretor de 1991, ou seja, a realidade era outra, logo pouco atendia as complexidades locais atuais. No entanto, a partir de outubro de 2015, buscando adequar-se ao novo Plano Diretor Participativo de Ilhéus, foi instituído que a parte sul deste território, a mais antiga, fosse considerada então como Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), devido às suas necessidades, complexidades e fragilidades. Ver “ANEXO II”.

QUADRO 19 – INDICES URBANISTICOS DO BAIRRO SÃO MIGUEL.

ZONAS DE USO	USO	ÍNDICES URBANÍSTICOS										
		FRETE MÍNIMA DO LOTE (M)	ÁREA MÍNIMA DO LOTE (M²)	RECUOS (M)			T.O.	C.A. BÁSICO	C.A. MÁXIMO	ALTURA MÁXIMA (H)	I.P.	P.M.
				FRETE	LATERAIS	FUNDO						
Zona Norte 04 (ZEIS)	R¹,R²,E¹, C¹,T¹,I¹	5,00 m	64,00 m²	(*)	X	X	0,8	2	2	9,00 m	X	X
Zona Norte 05	R¹,R²,R³, C¹,C²,T¹, T²,E¹,E²	15,00 m	450,00 m²	5,00 m	0,0 m p/ H<=6,00 m 1,5 m p/ H>=6,00 m	0,0 m p/ H<=6,00 m 3,0 m p/ H>= 6,00 m	0,6	1	2	12,00 m	0,06	0,2

(*) Obedece o alinhamento da maioria das edificações existentes

T.O. - Taxa de ocupação

C.A. - Coeficiente de aproveitamento

I.P. - Índice de permeabilidade

P.M. - Permanência mínima

FONTE: AUTOR. ADAPTADO LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DE ILHÉUS, 2015.

O quadro acima apresenta a relação das zonas do São Miguel e suas respectivas categorias permitidas de uso (ANEXO I), bem como os índices atrelados a cada uma delas. Compreende-se então, ao analisa-lo, o nível mínimo e máximo de ocupação dos lotes no bairro, mediante os novos aspectos legais que regem o território.

Por fim, além das legislações acima, consideradas de grande peso e importancia para o correto direcionamento das políticas ambientais e urbanas de Ilhéus, em especial neste caso do bairro São Miguel, outras leis ainda se fazem importantes a serem levadas em conta, como o código ambiental do município, lei nº 3.510/2010 que condiz com as diretrizes das legislações ambientais supracitadas, a Lei Orgânica Municipal, nº 001/2017 que busca a realização de uma política de Bem estar social e coletivo, e a lei nº 1.105/1974 que dispõe sobre o código de posturas do município. Fora isto, pelo que se sabe, verbas já foram destinadas para o plano de mobilidade.

2.5. ANÁLISE ESPACIAL

Este subcapítulo da pesquisa, que compõe o diagnóstico, refere-se a abordagem metodológica de análise do espaço percebido do São Miguel através da morfologia urbana, da análise visual, da percepção do meio ambiente e do comportamento ambiental. Respectivamente, o primeiro tratará de questões como os fatores que influenciaram o surgimento e crescimento do bairro São Miguel e seu entorno, assim como seu traçado e parcelamento territorial, tipologias dos elementos urbanos e articulações. O segundo, já abordará aspectos mais intuitivos relacionados à percepção deste autor perante o conjunto edificado no entorno de alguns percursos preestabelecidos. O terceiro, apontará alguns dos principais elementos do bairro São Miguel levando em consideração seus principais percursos, limites, setores, locais estratégicos e marcos percebidos. O quarto e último estudo buscou compreender a forma pela qual os habitantes do São Miguel se relacionam com os espaços públicos e quais tipos de atividades são exercidas nos mesmos. Em suma, ao longo deste importante estudo será possível, através das imagens geradas durante a pesquisa de campo, ter uma noção da realidade atual, e aprofundada à escala humana, do bairro São Miguel e do cenário formado pelo conjunto de seus elementos.

2.5.1. MORFOLOGIA URBANA

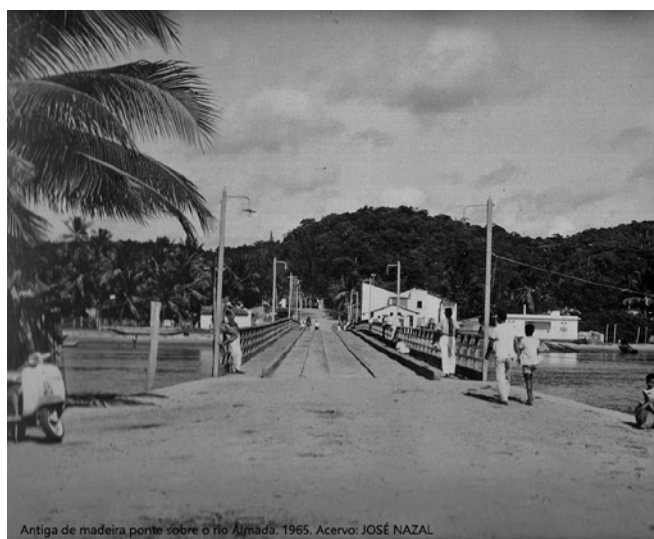
Como visto anteriormente, na fundamentação deste trabalho, a morfologia urbana refere-se ao estudo das lógicas evolutivas que estruturam o espaço percebido de um dado território. Neste diagnóstico, as informações levadas em consideração, neste sentido, buscam demonstrar fatores que direcionaram o desenvolvimento e a urbanização local, bem como os elementos e relações existentes no São Miguel.

Seguindo então as bases metodológicas propostas como ponto de partida para esta análise, o primeiro quesito observado foram os sentidos do crescimento urbano ocorrido no bairro e seu entorno. Como mostrado no início deste diagnóstico, de uma forma geral, o município de Ilhéus teve seu crescimento orientado principalmente nos sentidos norte e sul, acompanhando parte de seu vasto litoral, da mesma forma que em outras cidades litorâneas do Brasil apresentaram ao longo do tempo.

Neste aspecto, conforme o “mapa 7” na página 86, dos fatores que influenciaram este processo na zona norte de Ilhéus, pode-se considerar a construção do Porto do Ilhéus e a implantação do distrito industrial como principais elementos geradores da urbanização desta região. Concomitantemente, para atender novas demandas residenciais, por conta do crescente aumento populacional entre as décadas de 60 e 90, novos bairros foram dispostos de forma longitudinal, ao longo de uma via principal (BA-001), sendo limitados e regulados pelos condicionantes naturais da região.

No caso do bairro São Miguel, a urbanização do mesmo aconteceu após a sua ocupação no início do século passado, seguindo a mesma tendência em direção ao norte do litoral e limitado pelos seus condicionantes naturais. A construção de uma primeira passarela de pedestres feita em madeira, mais tarde destruída por conta de uma enchente e substituída por outra de concreto, hoje já condenada, foi a responsável pela quebra inicial do limite natural do Rio Almada, fomentando a partir de então uma rápida ocupação de seu território no sentido sul-norte.

FIGURA 44 – ANTIGA PONTE DE MADEIRA SOBRE O RIO ALMADA.



FONTE: ACERVO NAZAL, 2018.

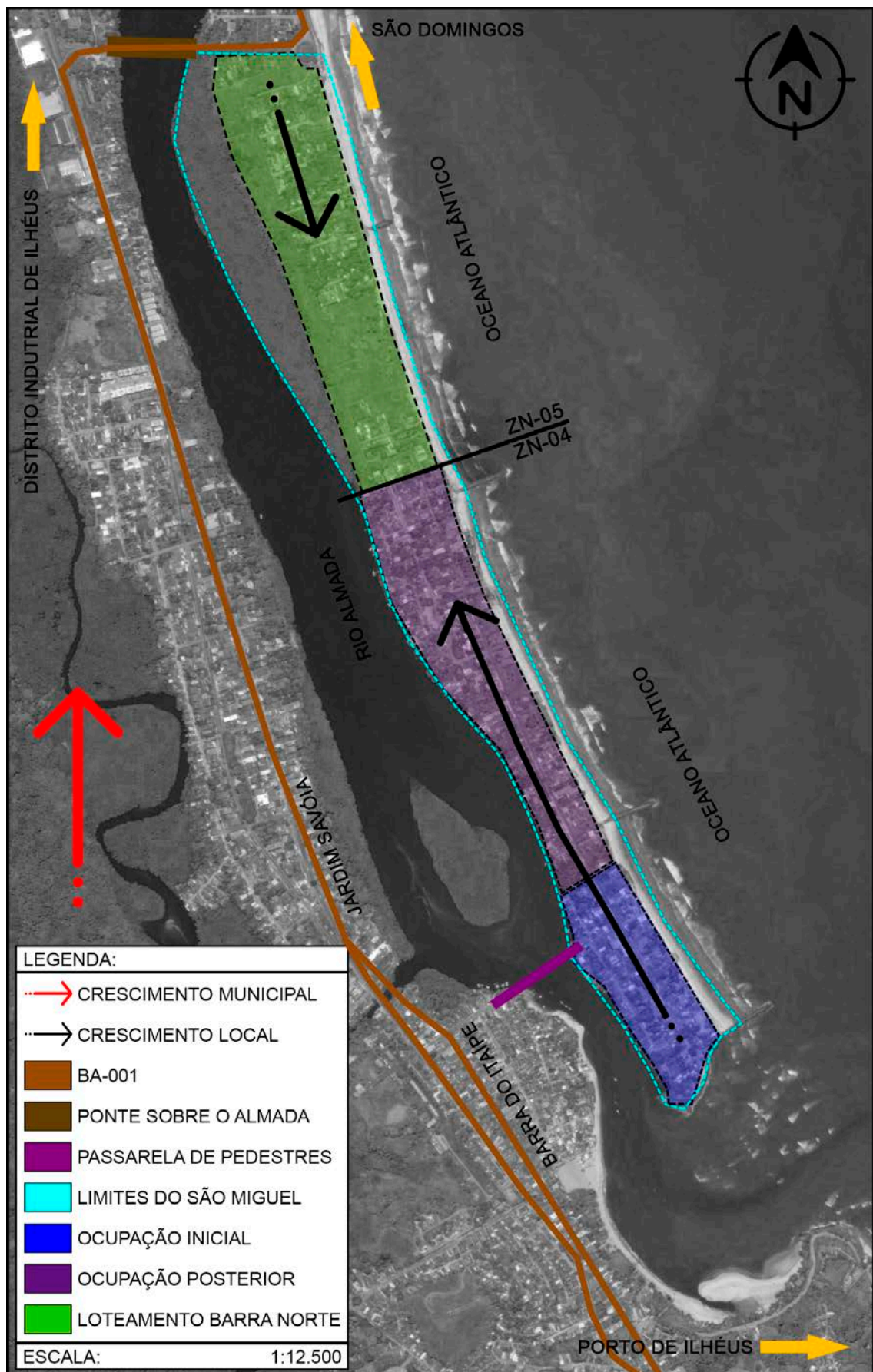
FIGURA 45 – PANORÂMICA ANTIGA DA ZONA NORTE DE ILHÉUS.



FONTE: ACERVO NAZAL, 2018.

A ampliação da BA-001 em direção ao norte de Ilhéus também possibilitou a ocupação e consolidação do bairro Iguaape, além da conexão a outras rodovias estaduais. Da mesma forma, dando sequência ao plano estadual para conexão de todo o litoral baiano, a ponte construída ao norte do município veio também a quebrar certos limites, fomentando o surgimento do bairro São Domingos e a consolidação do loteamento Barra Norte, no São Miguel, num sentido oposto de crescimento e apresentando uma estrutura diferenciada do restante do bairro.

MAPA 7 – INFLUÊNCIAS E SENTIDOS DE CRESCIMENTO DO BAIRRO SÃO MIGUEL.



FONTE: AUTOR. ADAPTADO GOOGLE, 2018.

O próximo quesito a ser considerado no estudo da morfologia urbana do São Miguel é o seu traçado e parcelamento. É importante frisar novamente que o território onde atualmente encontra-se o bairro, fez parte de uma fazenda que foi cedida ao município e loteada após sua ocupação inicial, tendo acontecido em dois momentos distintos. Hoje, como já mostrado no decorrer deste terceiro capítulo, as legislações passaram por reformulações específicas direcionando novos limites e diretrizes para o uso e a ocupação do solo em busca de melhor atender as necessidades de sua população e direcionar o desenvolvimento da comunidade.

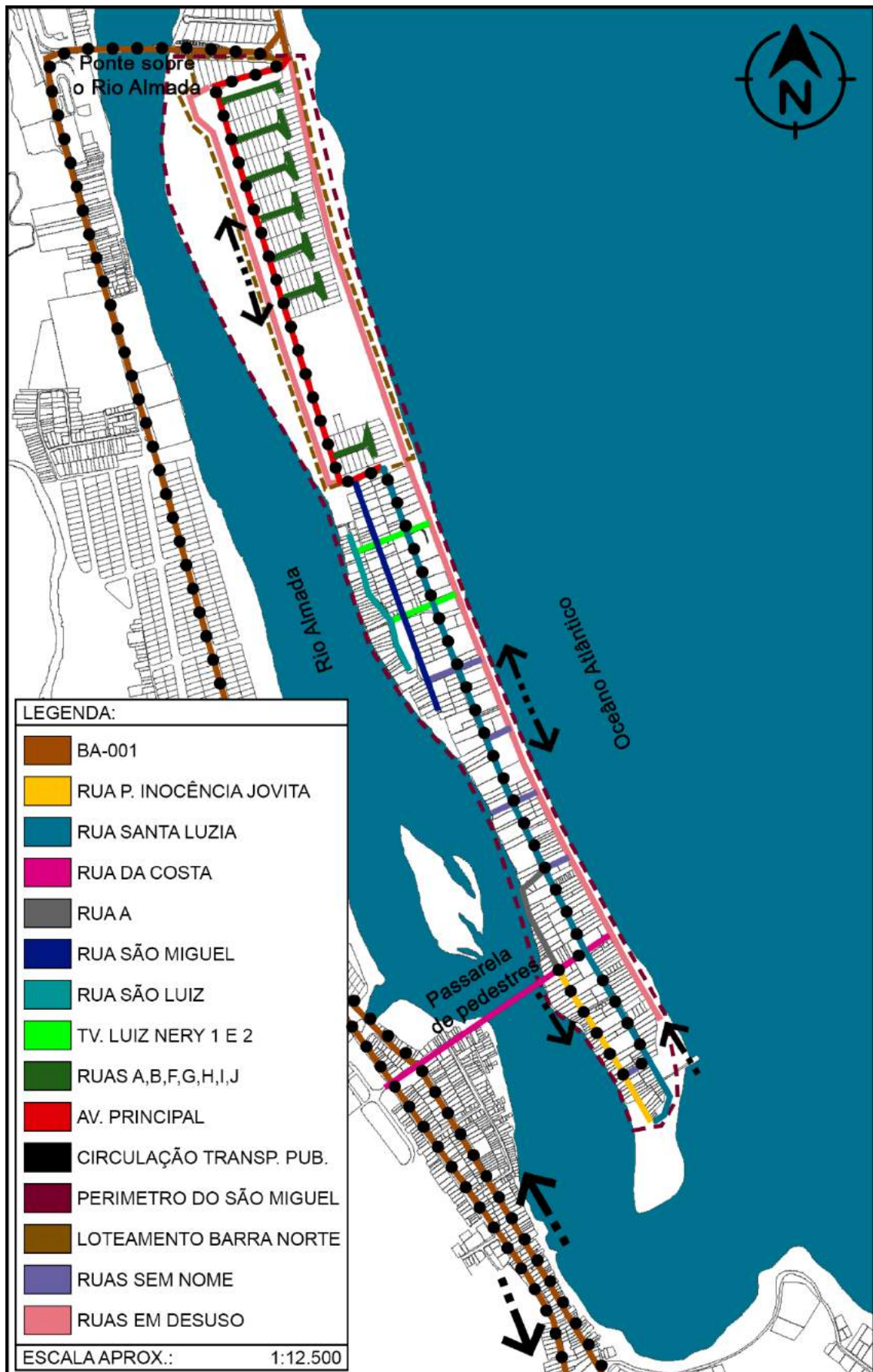
FIGURA 46 – VISTA PANORÂMICA DO BAIRRO SÃO MIGUEL, 1970 – 80.



FONTE: ACERVO NAZAL, 2018.

O traçado inicial adotado neste processo buscou adequar-se aos condicionantes naturais da região, visando assim uma melhor organização espacial, de forma longitudinal, ao longo da linha costeira. No entanto, na poção norte do bairro, onde ocorreu a implantação do Loteamento Barra Norte, as decisões de planejamento e projeto posteriores à primeira ocupação levaram a um desenho diferente, com quarteirões dispostos perpendicularmente ao eixo adotado.

MAPA 8 – TRAÇADO, PARCELAMENTO E VIAS DO BAIRRO SÃO MIGUEL.



FONTE: AUTOR, 2018.

De acordo com o que foi mostrado no “mapa 8” acima, é provável que o elemento responsável pela ordenação do espaço que compõe o São Miguel são seus arruamentos. Estes, definem e organizam a circulação de pedestres e veículos no bairro, o formato e extensão das quadras, além de orientar a testada principal dos lotes. Como mostrado no mapa acima, consta ao todo no bairro 16 logradouros reconhecidos, sendo as vias principais de tráfego a Av. Principal e a Rua Santa Luzia que juntas são responsáveis pela conexão de todo o São Miguel, de ponta a ponta, e destas, dá-se acesso às outras ruas do bairro. Vale salientar neste momento que devido a erosão costeira algumas ruas existentes foram destruídas modificando em parte os acessos e antigas circulações do bairro.

FIGURA 47 – CONFIGURAÇÃO INICIAL DO LOTEAMENTO
BARRA NORTE.



FONTE: ACERVO NAZAL, 2018.

Noutra questão, ao observar o parcelamento do São Miguel, ainda via mapa X, percebe-se que o loteamento Barra Norte possui uma estrutura fundiária diferenciada e muito mais organizada. Definido inicialmente o tamanho mínimo dos lotes em 450 m² nesta área, pouco foi alterado. Contudo, na porção sul do bairro é possível notar uma certa falta de organização dos lotes que variam bastante em suas dimensões e formatos, possuindo um mínimo de 64 m² conforme a lei de uso e ocupação do solo. Tal fato tem estimulado o desmembramento de terrenos maiores, de forma aleatória e por vezes impropria, fomentando o adensamento de novos moradores que, aproveitando da desvalorização do mercado imobiliário, edificaram suas moradias, em alguns casos às margens da lei, devido a ineficácia da fiscalização.

Em relação às tipologias dos elementos urbanos presentes no São Miguel, a primeira questão observada foi a realidade aproximada de usos dos lotes. Conforme as informações levantadas para a confecção do “mapa 9”, na página 103, é possível perceber que maior parte do bairro é de uso residencial, havendo poucos lotes voltados ao uso misto, atividades comerciais, industriais e institucionais. Nota-se também áreas destinadas à Proteção Ambiental, assim como a presença de terrenos não ocupados e a existência de dois espaços considerados como empraçamentos.

FIGURA 48 – MORADIA EM ESTADO PRECÁRIO.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 49 – MORADIA DE ESQUINA NA AV. PRINCIPAL.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 50 – MORADIA EM DOIS PAVIMENTOS.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 51 – MORADIA SIMPLES.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

Outra questão levada em consideração, nesta etapa de estudos, foi o inventariado das tipologias edilícias existentes. Ao permear o bairro, é possível perceber que estas se apresentam basicamente de construções de nível térreo, havendo algumas com dois e poucas com três ou mais de dois pavimentos. Em geral tratam-se de residências unifamiliares, mas, como dito antes, há a presença de edificações mistas ou voltadas ao comércio. Visto isso, as imagens acima buscam retratar, primeiramente, os tipos residenciais localizados na zona urbana ZN-05.

Como pôde ser visto anteriormente neste capítulo, os terrenos desta zona são maiores, comportando assim moradias maiores e melhores equipadas devido, provavelmente, ao maior poder aquisitivo desta parcela da população e finalidade inicial de sua ocupação. No entanto, como mostrado nas imagens acima, relacionadas no “mapa 9” aos pontos 1 a 4, é possível perceber que há, também, a presença de moradias em estado precário ou de abandono. Abaixo comércios.

FIGURA 52 – CABANA DE PRAIA.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 53 – CENTRO DE LAVAGEM DE AUTOS.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 54 – POUSADA BARRA DO SÃO MIGUEL.



FONTE: ALUGUEPOUSADAS, 2018.

FIGURA 55 – CABANA DE PRAIA.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

As edificações voltadas ao comércio, ainda nesta mesma zona, restringe-se à duas cabanas de praia, um restaurante, um posto de lavagem automobilística, um motel e uma pousada, algumas mostradas nas imagens acima e relacionadas no “mapa 9” aos pontos 5 a 8. Além disto também há a presença de dois quiosques improvisados próximos à entrada do bairro e, diferentemente da pousada que possui uma infraestrutura mais arrojada, os demais espaços comerciais demonstram simplicidade em sua concepção e também clareza em sua finalidade.

Outro ponto observado é a presença de alguns terrenos e áreas inteiras ainda não ocupadas. Percebe-se ainda, neste mesmo sentido, a existência de três grandes vazios nesta parte do bairro São Miguel. O primeiro, logo entrada do bairro, o segundo beirando o manguezal, e o terceiro, encontrado basicamente no meio desta zona, sendo responsável pela sua notada segregação espacial. No “mapa 9” as imagens abaixo estão relacionadas aos pontos 9 a 12.

FIGURA 56 – TERRENO BALDIO NA ENTRADA DO BAIRRO SÃO MIGUEL. EMPRAÇAMENTO.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 57 – INICIO DO VAZIO DO MANGUE.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 58 – VAZIO DO MANGUE.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 59 – GRANDE VAZIO DO LOTEAMENTO BARRA NORTE.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

Demonstrados nas imagens acima, é sabido que, no caso do último citado no parágrafo anterior, o mesmo foi vendido a uma construtora que até os dias de hoje não o ocupou, mantendo-o inerte, que no segundo foi proposto recentemente um parque linear, no entanto, sem evoluções em sua implantação, e que o primeiro, o qual faz parte de uma das duas áreas consideradas como empraçamento do bairro, foi, devido a uma ação posterior à data desta pesquisa de campo, capinado e limpo a mando da prefeitura.

É notado também, no que diz respeito aos terrenos localizados à beira mar, que boa parte dos mesmos se encontram em risco, dado ao processo erosivo costeiro, que já consumiu a via que antes beirava a praia, e que agora atinge estas moradias, sendo que destas algumas já se encontram bastante afetadas. As imagens abaixo, relacionadas no “mapa 9” aos pontos 13 e 16, exibem estas moradias e a forma utilizada pelos seus proprietários e pelo poder público na tentativa de conter a maré.

FIGURA 60 – MORADIA SEM CONTENÇÃO.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 61 – UTILIZAÇÃO DE MATERIAIS NATURAIS PARA ESTABILIZAÇÃO DO LOTE.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 62 – CONTENÇÕES COM REFUGO DE OBRA.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 63 – SERIOS PROBLEMAS ESTRUTURAIS NO QUARTO ESPIGÃO.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

Percebe-se, portanto, nas imagens acima, que os materiais variam desde naturais, como a madeira, à refugo de construção, pneus ou pedra e concreto. Além disto no loteamento há também um dos espigões implantados pela prefeitura ao final da década de 90, de pedra assim como os outros que serão mostrados adiante, que já se encontra partido devido à falta de manutenção. Vale ressaltar que este mesmo espigão cerca de nove meses antes da imagem fotografada, já estava a ruir, mas ainda detinha todo seu tamanho original, de um extremo ao outro.

Voltando agora a atenção à outra zona urbana do bairro São Miguel, a ZN-04, como dito anteriormente, esta zona, hoje, devido à evolução da lei de uso e ocupação do solo na cidade, é considerada como uma Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), no entanto, como esta mudança é relativamente recente, visualmente nenhuma diferença é notada neste sentido. Desta forma, assim como na anterior, a primeira questão observada foram as edificações voltadas ao uso residencial.

FIGURA 64 – MORADIA BEM EQUIPADA NA RUA SANTA LUZIA.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 65 – MORADIAS POPULARES NA RUA SANTA LUZIA.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 66 – RESIDÊNCIAS DA RUA A.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 67 – RESIDÊNCIAS DA RUA A.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

Como pode ser visto nas imagens acima, relacionadas no “mapa 9” aos pontos 17 a 20, esta zona do bairro, devido à sua ocupação ter acontecido em momentos diferentes, é possível encontrar diversas tipologias de edificações residenciais, que variam de acordo com a localização, tamanho dos lotes e poder aquisitivo desta parcela da população. Diferentemente da zona anterior, os lotes são irregulares e há uma ocupação mais intensa do solo, havendo também uma quantidade maior de residências relacionadas à população de baixa renda.

A atividade comercial nesta zona, assim como na zona ZN-05, possui forte ligação com os nichos do turismo e do lazer. Há a existência de três pousadas, quatro cabanas de praia e uma mansão destinada a eventos em geral. Além disto, é possível notar também a existência de pequenos bares, quiosques, quitandas, bem como dois mercadinhos, todos contíguos ao uso residencial dos lotes em questão, caracterizando o uso misto dos mesmos.

FIGURA 68 – COBERTURA EM FRENTE A BAR ADAPTADO EM RESIDÊNCIA.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 69 – MERCEARIA SÃO MIGUEL.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 70 – POUSADA DO SOL.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 71 – CABANA DO BOBÔ



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

Nota-se, portanto, nas imagens acima, relacionadas no “mapa 9” aos pontos 21 a 24, que as edificações, ligadas à algum tipo de atividade comercial, apresentam-se desde locais bem elaborados e direcionados para a sua finalidade, à livre adaptação de residências para que as mesmas comportassem um negócio além de seu uso como moradia. Da mesma forma, como visto, tais edificações também apresentam simplicidade em sua concepção, não havendo grandes edificações voltadas puramente a estas atividades.

Outro ponto é que, diferentemente da zona anterior já apresentada, a zona ZN-04 não possui grandes vazios, no entanto há ainda uma certa quantidade de terrenos, não ocupados, maioria à beira mar, e de considerável tamanho, em alguns casos. Todavia, devido à falta de uso ou abandono, alguns destes encontram-se subutilizados. As imagens abaixo retratam os lotes supracitados e também parte da orla ribeirinha, sendo então relacionadas no “mapa 9”, aos pontos 25 a 28.

FIGURA 72 – VAZIO AO FINAL DA RUA PROF. INOCÊNCIA JOVITA.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 73 – TERRENO NÃO EDIFICADO.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 74 – TERRENO NÃO EDIFICADO.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 75 – TERRENO CERCADO POREM NÃO EDIFICADO.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

Percebe-se então, nas imagens mostradas, que os terrenos não edificadas da zona ZN-04, principalmente os localizados em frente à praia estão, ao que parece, abandonados, dada as condições em que os mesmos se apresentavam na data em que estas imagens foram geradas. Contudo, é sabido que todos são propriedades particulares. No caso dos terrenos não ocupados na parte interna desta zona, os mesmos se apresentam de forma diferente, limitados com muros ou cercas compostas de arame e madeira/estacas de concreto.

Seguindo uma lógica semelhante à análise adotada na zona ZN-05, foi observado que, da mesma forma, há um intenso processo erosivo nesta área, só que, no entanto, devido à ocupação mais intensa do solo, muitas das edificações à beira mar tiveram de ser protegidas por meio de contenções que variam também de materiais naturais a obras em pedra e concreto. No entanto, as condições confrontadas exibem uma realidade bastante complexa.

FIGURA 76 – MORADIAS POPULARES SEM CONTENÇÕES.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 77 – MORADIA SEM CONTENÇÃO PARCIALMENTE AFETADA PELA EROSÃO.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 78 – MORADIA COM MURADA DESTRUIDA POR CONTA DA EROSÃO.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 79 – MORADIA COM TERRENO SUBTRAÍDO.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

Como visto nas imagens acima, relacionadas no “mapa 9” aos pontos 29 a 32, mesmo contenções implantadas em pedra e concreto não tem sido sempre eficaz contra os avanços da maré, exibindo diante a isto alguns prejuízos consideráveis às edificações existentes. Além disto, como mostrado na primeira destas, nota-se que apesar da complexidade da situação encontrada, ainda há algumas edificações desprotegidas neste sentido, embora recuadas, e que muito provavelmente correm tanto risco ou mais quanto as outras demonstradas.

Ainda na orla marítima, nesta zona estão localizados três dos quatro espigões implantados pela prefeitura ao final da década de 90. De uma forma geral, os mesmos encontram-se ainda com sua extensão total íntegra, mas devido à falta de manutenção é possível perceber que vários pontos dos mesmos já apresentam indícios de que num futuro aconteça a sua ruptura, da mesma forma que aconteceu com o primeiro localizado na zona anterior.

FIGURA 80 – PRIMEIRA CONTENÇÃO IMPLANTADA PELA PREFEITURA.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 81 – SEGUNDO ESPIGÃO.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 82 – DANOS ESTRUTURAIS NO TERCEITO ESPIGÃO.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 83 – TERCEIRO ESPIGÃO.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

As imagens acima, que dizem respeito às contenções implantadas pela prefeitura, estão relacionadas “no mapa 9” aos pontos 33 a 36. Nota-se, como dito anteriormente, que o processo erosivo costeiro também tem afetado as próprias estruturas feitas para conte-lo, pondo em risco a estabilidade e função das mesmas. Além disso, sabe-se que, inclusive a primeira mostrada anteriormente e como já comentado neste capítulo, não tem sido o suficiente para frear por completo a erosão costeira nesta região, principalmente em períodos de ressaca do mar.

Além disto, nesta zona, a erosão também veio a acontecer, influenciada pelas mudanças causadas pela construção do porto, no lado oposto à costa, à beira do Rio Almada. Nesta área existe um adensamento populacional muito superior ao da orla marítima. As contenções utilizadas, no entanto, são semelhantes às utilizadas na praia, variando de materiais naturais a estruturas feitas em concreto. As imagens abaixo expõem estas informações relacionadas no “mapa 9” aos pontos 37 a 40.

FIGURA 84 – MORADIAS À BEIRA DO RIO, DESPROTEGIDAS.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 85 – CONTENÇÃO EM PEDRA E CONCRETO.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 86 – CONTENÇÕES IMPROVISADAS A PARTIR DE PNEUS, PEDRAS E MADEIRA.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 87 – PATOLOGIAS EVIDENCIADAS EM CONTENÇÕES.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

Como pode ser visto, existe uma variedade de estruturas. Em menor quantidade, há edificações em que seus proprietários puderam investir mais recursos na proteção de seus bens. Entretanto, numa quantidade maior é possível notar que vários lotes não possuem qualquer tipo de estrutura responsável pela proteção dos mesmos e as que foram feitas de forma improvisada pode não surtir efeito, elevando a situação de risco das edificações existentes que tendem a ter, por este motivo, um final semelhante ao já deparado durante estes estudos.

No que trata as edificações voltadas ao uso institucional, no bairro São Miguel como um todo, só é possível encontrar de fato um posto de saúde que foi inaugurado recentemente. Este se encontra localizado no meio da zona ZN-04 ao lado do segundo espaço referente ao que seria um empraçamento. Além disto existe uma edificação adaptada para atender uma escola de ensino infantil, um centro de cultura voltada à capoeira e outras edificações que abrigam centros religiosos.

FIGURA 88 – POSTO DE SAÚDE DO BAIRRO SÃO MIGUEL.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 89 – VISTA DO EMPRAÇAMENTO E AO FUNDO O POSTO DE SAÚDE.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 90 – ASSOCIAÇÃO CULTURAL CATIVEIRO.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 91 – IGREJA EVANGÉLICA.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

Percebe-se, nas imagens acima, relacionadas no “mapa 9” aos pontos 41 a 44, que, como em todo o bairro São Miguel, estas construções apresentam simplicidade em sua concepção, não havendo também grandes construções voltadas a estas atividades. No caso do empraçamento, o mesmo comporta um campo esportivo improvisado no areal formado, mas não possui qualquer tipo de calçamento, proteção ou viés de acessibilidade. Em suma, vê-se que o bairro não possui, além do posto de saúde, instituições realmente públicas.

Sobre o uso voltado exclusivamente ao setor industrial e manufatureiro, só foram percebidas realmente poucas localidades voltadas a estas atividades, sendo que uma delas encontra-se desabilitada e em estado de abandono, a mesma que anos atrás abrigava um centro de beneficiamento de pescados. Todas estas, encontram-se, de alguma forma, relacionadas à pesca e à mariscagem. As imagens abaixo buscaram retratar as mesmas, sendo relacionadas no “mapa 9” aos pontos 45 a 48.

FIGURA 92 – ANTIGAS INSTALAÇÕES DO CENTRO PESQUEIRO DE CAMARÃO.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 93 – TRABALHADORES NO ESTALEIRO.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 94 – OFICINA AO FUNDO DE UM MORADIA.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 95 – ASSOCIAÇÃO DE MARISQUEIRAS DO SÃO MIGUEL.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

Como visto acima, maior parte das atividades que podem ser consideradas, de certa forma, industriais, estão relacionadas à construção naval uma vez que foram constados dois espaços exclusivamente voltados a isto e alguns outros aos fundos de duas ou três residências, todos localizados na zona ZN-04. Além destes, desconsiderando o antigo centro de beneficiamento do pescado, já comentado, existe a associação das marisqueiras do São Miguel, um espaço voltado apenas ao beneficiamento de mariscos e atividades do grupo.

A última questão observada diz respeito aos mobiliários urbanos encontrados no bairro São Miguel. Relacionado no “mapa 9” aos pontos 49 a 52, as imagens abaixo mostram que praticamente todos são improvisados pelos próprios moradores, quer seja um banco ou mesmo paradas para transporte público. Também há pouca arborização nas calçadas, postes de energia e iluminação afastados e sinalização, tanto vertical quanto horizontal, praticamente inexistentes.

FIGURA 96 – SOFÁ VELHO USADO COMO MOBILIÁRIO POR PROPRIETÁRIOS DE RESIDENCIA.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 97 – BANCOS IMPRIVISADOS EM MADEIRA.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

FIGURA 98 – ASSENTOS DE ONIBUS APROVEITADOS COMO MOBILIÁRIO À SOMBRA DE UMA ÁRVORE.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

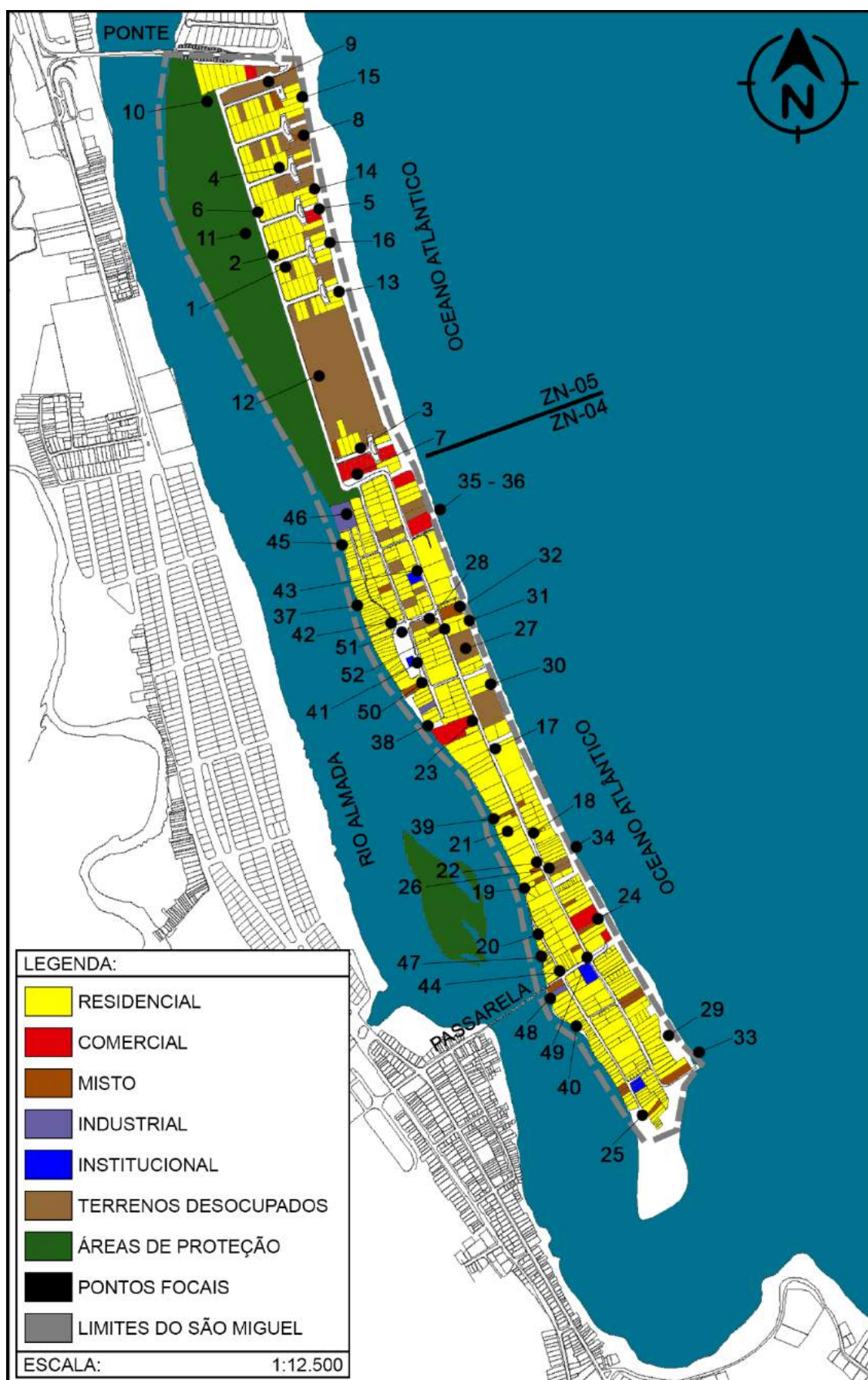
FIGURA 99 – PARADA DE ÔNIBUS EDIFICADA PELOS PROPRIOS MORADORES.



FONTE: AUTOR. DEZ, 2017.

Como visto, até aqui já foram apresentadas várias tipologias dos elementos urbanos presentes no bairro São Miguel, indo desde edificações voltadas aos usos residenciais, comerciais, institucionais e industriais, bem como os vazios e terrenos não edificados encontrados, a forma de contenção utilizada tanto pelo poder público como pelos próprios moradores na tentativa de conter o processo erosivo que acontece no território e o mobiliário urbano. Para tanto, na página seguinte poderá ser encontrado, enfim, o “mapa 9” com a localização de cada ponto marcado.

MAPA 9 – USO DO SOLO E ELEMENTOS URBANOS DO BAIRRO SÃO MIGUEL.



FONTE: AUTOR, 2018.

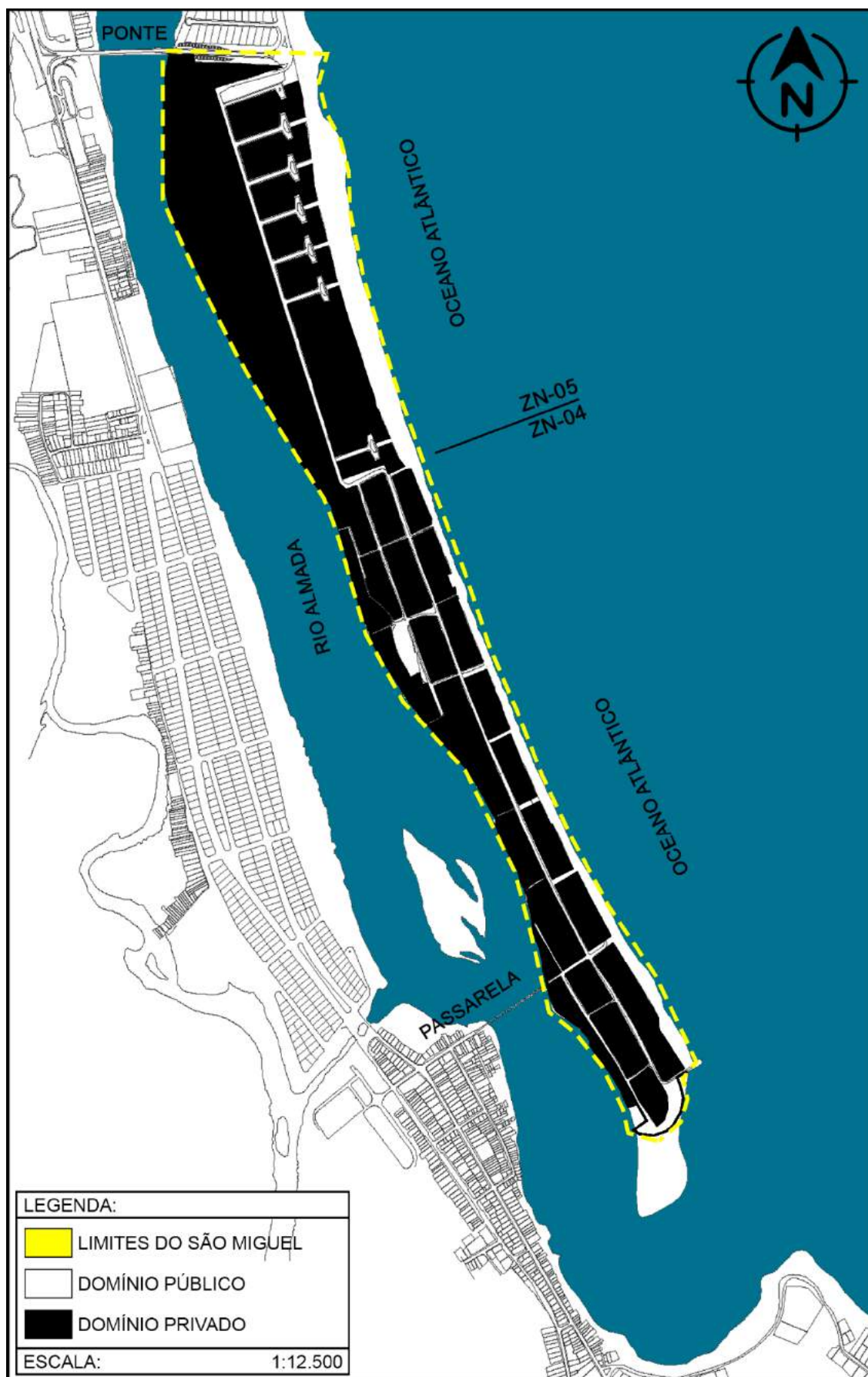
O último quesito considerado ainda no estudo da morfologia urbana do bairro São Miguel, diz respeito às articulações encontradas que fazem a conexão entre os demais elementos urbanos já considerados em estudos anteriores a este. Desta forma, especificamente, este termo está relacionado a alguns fatores, tais como os domínios públicos e privados, acessos, hierarquias viárias, elementos das calçadas, densidades e relações entre cheios e vazios. A importância desta análise no presente diagnóstico é pela sua finalidade, de melhor compreender o espaço percebido do território em questão.

Assim, o primeiro ponto observado foi a relação entre o domínio público e privado. Como demonstrado no “mapa 10”, na página 105, percebe-se que, com a exceção da praia, o domínio público do bairro São Miguel restringe-se apenas a seus arruamentos, além é claro das áreas relacionadas aos dois empraçamentos existentes. No caso da área relacionada ao mangue, embora não seja particular, sua ocupação é proibida por lei, pertencendo à união. Nota-se, portanto, no mapa, que maior parte do bairro São Miguel é de domínio privado. Neste sentido, embora o leito do rio também deveria ser considerado como domínio público, o mesmo encontra-se bastante ocupado, interferindo, em parte, no livre acesso ao mesmo.

Todavia, dada a impossibilidade de um mapa único para demonstrar estas análises, foi confeccionado um segundo mapa para conter as demais informações relacionadas. Para tanto, o “mapa 11”, encontrado na página 108, diz respeito aos outros pontos levantados neste aspecto. Logo, tratará dos acessos ao bairro, da hierarquia viária e elementos da calçada, densidades populacionais relativas e vegetação existente, seja interna aos lotes ou nos próprios espaços públicos.

Desta forma, partido dos acessos ao São Miguel, como já comentado anteriormente, estes ocorrem através de uma passarela de pedestres e de uma ponte que faz a conexão da BA-001, na altura do bairro Iguape, com a sua continuidade ao norte, interligando outros bairros e distritos municipais. Esta última é a única forma de acesso veicular ao território do bairro. Possui duas faixas de rolamento, iluminação e proteções, além da tubulação para o abastecimento de água da zona norte em uma de suas laterais, acima do nível da calçada. Todavia, ao passar da ponte, ainda há um curto caminho a ser percorrido antes de adentrar no território referente ao bairro São Miguel, sendo que no final deste, há uma rotatória. Assim à direita desta se encontra o acesso de entrada e saída da principal via do bairro.

MAPA 10 – DOMÍNIO PÚBLICO X DOMÍNIO PRIVADO. BAIRRO SÃO MIGUEL.



FONTE: AUTOR, 2018.

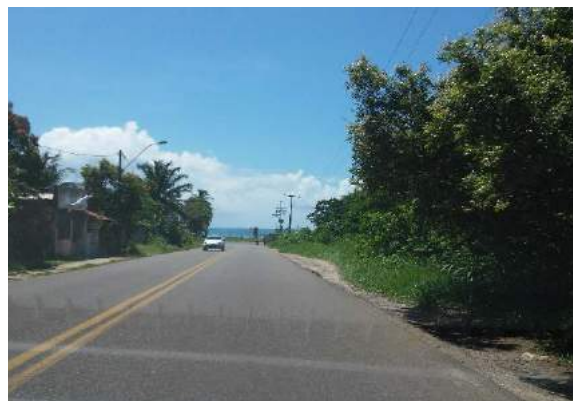
O outro acesso ao bairro, como dito antes, dá-se pela passarela de pedestres que faz a ligação entre o bairro da Barra e o São Miguel. Esta foi implantada ao final da década de 90, como também já comentado, e hoje se encontra condenada, dada as suas condições estruturais. Contudo este ainda é o principal meio de acesso ao São Miguel, visto que é o menor caminho para a maior parte de seus moradores terem acesso às suas moradias na ZN-04.

FIGURA 100 – PONTE SOBRE O RIO ALMADA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 101 – CONTINUAÇÃO DA BA-001 APÓS A PONTE.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 102 – PARTE INCLINADA DA PASSARELA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 103 – ESCADARIA DE ACESSO À PASSARELA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

As imagens acima, relacionadas no “mapa 11” aos pontos 1 a 4, referem-se aos acessos ao território do bairro São Miguel. Nelas, é possível perceber que há na ponte sob o Rio Almada um certo conflito de usos, visto que não possui uma faixa destinada a ciclistas. Nas imagens referentes à passarela percebe-se que houve certa manutenção em uma de suas laterais antes quebrada, sendo também nada acessível uma vez que a subida é através de uma escadaria. A iluminação noturna nestes espaços ainda é bastante precária.

No caso das vias do São Miguel, estas, como já visto e comentado, são responsáveis por fazer a articulação de todo o bairro, possibilitando o acesso a diversas áreas do mesmo, de uma ponta a outra. Todavia, em relação à hierarquia viária, conta apenas com um eixo coletor, sendo as demais caracterizadas como locais, todas em duplo sentido de trânsito. No entanto, apenas três arrumamentos se encontram pavimentados e praticamente não há calçadas.

*FIGURA 104 – VISTA PARCIAL DAAV. PRINCIPAL.
LOTEAMENTO BARRA NORTE.*



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017

*FIGURA 105 – VISTA PARCIAL DA RUA E.
LOTEAMENTO BARRA NORTE.*



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 106 – TRECHO MÉDIO DA RUA SANTA LUZIA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

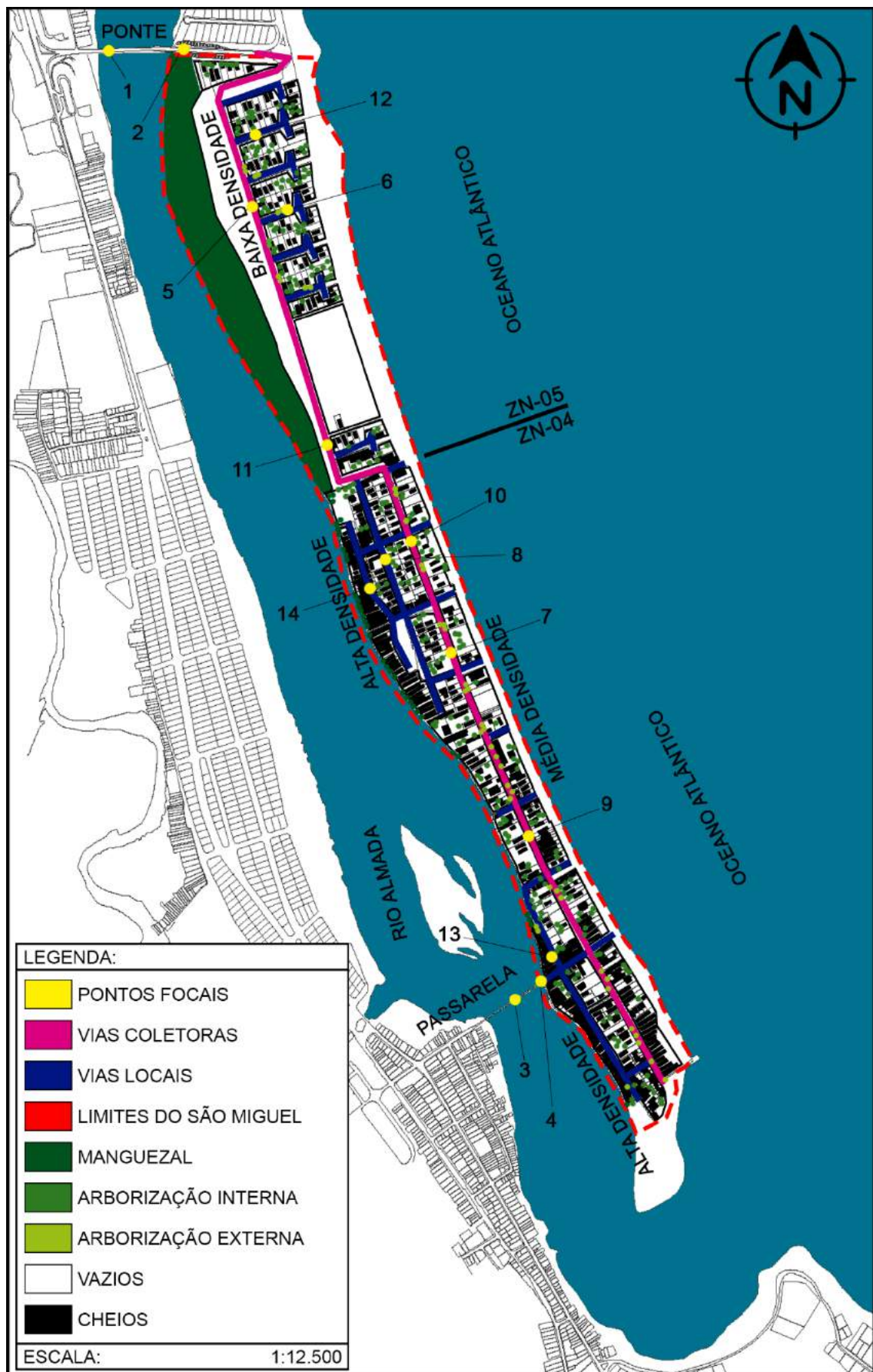
FIGURA 107 – VISTA DA RUA SÃO MIGUEL.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

As imagens acima, relacionadas no “mapa 11” aos pontos 5 a 8, mostram parte das vias coletoras da Avenida Principal, no loteamento Barra Norte (ZN-05) e da Rua Santa Luzia, considerada neste trabalho como a vila de pescadores (ZN-04), assim como outras duas vias locais que traduzem a realidade do bairro, neste sentido, como um todo. Percebe-se, portanto, que, com exceção da rua Professora Inocência Jovita, exibida mais adiante, apenas as vias que fazem parte do sistema coletor também são asfaltadas e que as calçadas, quando existentes, são limitadas e descontinuas.

MAPA 11 – HIERAQUIAS VIÁRIAS, DENSIDADES E RELAÇÃO DE CHEIOS E VAZIOS.



FONTE: AUTOR, 2018.

O “mapa 11”, na página anterior, trata-se do segundo mapa de articulações onde consta informações adicionais e imagens pontuadas a esta etapa da análise. Todavia, ainda considerando as vias que articulam o espaço percebido do São Miguel, com base nas imagens anteriores e nas próximas logo abaixo, relacionadas no “mapa 11” aos pontos 9 a 12, nota-se que as mesmas também tendem a apresentar diversas características ao longo de sua extensão.

FIGURA 108 – RUA SANTA LUZIA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 109 – RUA SANTA LUZIA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 110 – AV. PRINCIPAL. LOTEAMENTO BARRA NORTE.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 111 – RUA G. LOTEAMENTO BARRA NORTE.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

Assim, como medido por este autor, durante a pesquisa de campo, as dimensões das vias variam em média de 9 a 12 metros de largura, incluindo as áreas destinadas às calçadas. Na zona referente ao loteamento Barra Norte, na zona ZN-05, com exceção da Av. principal que possui cerca de 7 metros e conta com um afastamento de um metro onde provavelmente deveria haver calçamento, as demais nesta localidade possuem sempre uma média beirando os 12 metros, com áreas que seriam destinadas às calçadas, inclusas nesta dimensão, de 2 a 3 metros.

No entanto, as demais vias, localizadas na ZN-04, apresentam muitas variações em suas medidas. A dimensão média nesta zona é de aproximadamente 10 metros de largura, no entanto alguns pontos apresentam largura de 8 metros, como por exemplo na rua Prof. Inocência Jovita, via esta, de mão dupla por onde trafegam pessoas, ciclistas, veículos particulares e transporte público. Outras vias locais possuem largura ainda menor, entre 3 a 4 metros, como pode ser visto nas imagens abaixo, relacionadas no “mapa 11” aos pontos 13 e 14.

FIGURA 112 – TRECHO COM LARGURA APROXIMADA DE 2,5 METROS NA RUA A.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 113 – RUA SÃO LUIZ. APROXIMADAMENTE 3 METROS DE LARGURA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

No que trata alguns elementos presentes nestes arruamentos, de uma forma geral, os postes de iluminação podem ser encontrados em média a cada 30 metros em apenas um dos lados destas vias. É a partir destes que se dá a iluminação pública além da fiação dos serviços de distribuição da rede elétrica e telefônica. No mais pouca arborização foi presenciada nas calçadas, estas que mal possuem uma pavimentação adequada e por conta disso exibem nenhum sinal de acessibilidade. Além disto, dada as suas dimensões das vias computadas, não há espaços destinados à estacionamentos ou mesmo a existência de acostamentos, ficando o espaço que seria destinado ao pedestre a exercer tais funções.

Por fim, as densidades percebidas e traduzidas no “mapa 10”, na página 104, percebe-se que maior parte do bairro possui média e baixa densidade. No entanto, algumas áreas possuem elevada densidade, principalmente as localizadas de forma linear ao leito do Rio Almada e em alguns pontos próximos à praia, todas na ZN-04. Visto isso, nota-se também que, na relação de cheios e vazios, com exceção destas áreas com maiores densidades populacionais, em todo o restante do bairro ainda existem bastantes espaços vazios localizados no interior de terrenos já edificadas.

2.5.2. ANÁLISE VISUAL

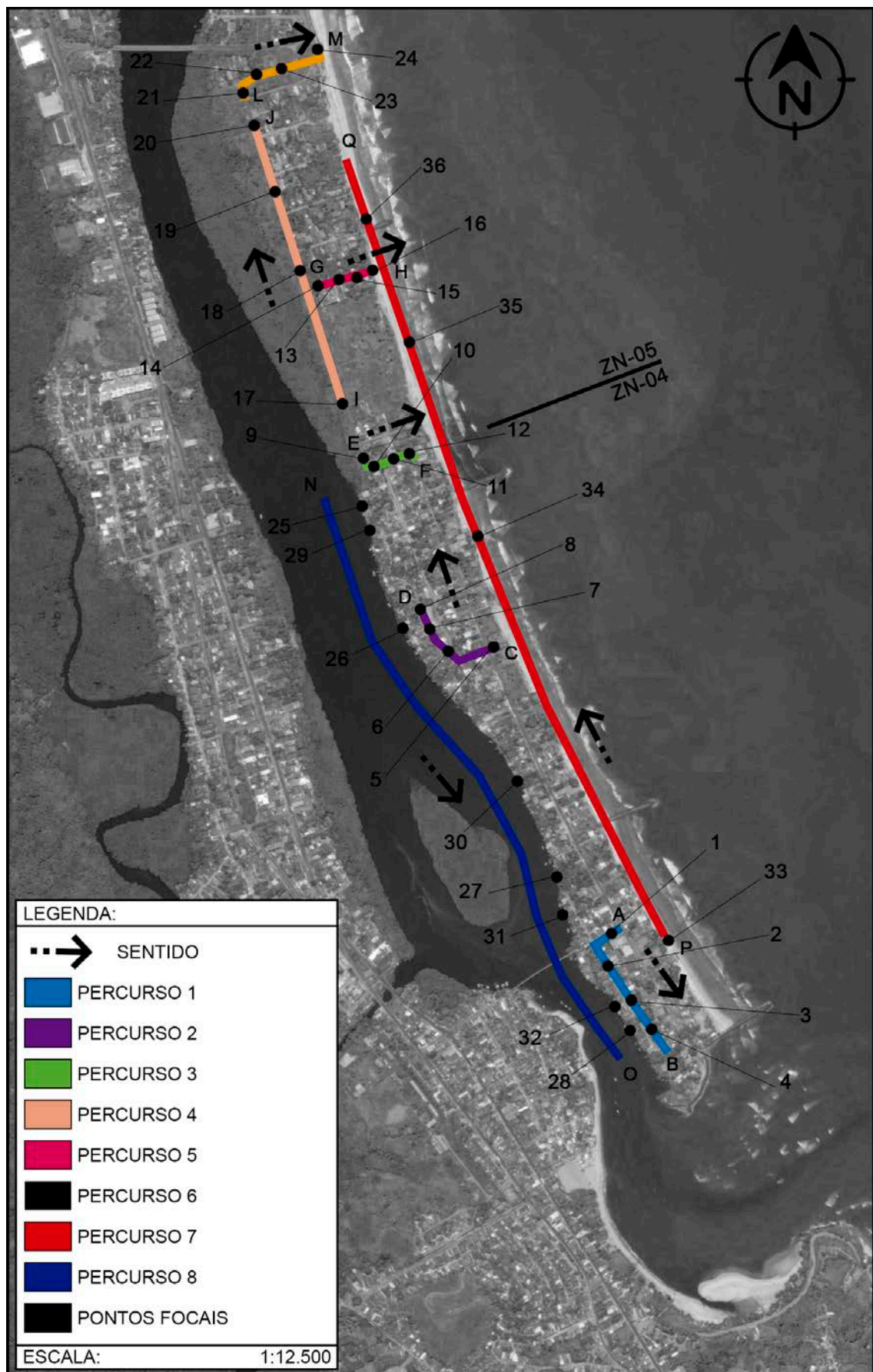
Como já apresentado, a análise visual trata também de percepções do espaço, mas diferentemente do estudo da morfologia urbana, este é focado em aspectos intuitivos, emocionais e artísticos do meio. Assim, o que será tratado a seguir diz respeito às experiências visuais e estéticas a partir da observação deste autor que vos escreve. Desta forma, dada a extensão territorial do bairro São Miguel, foram definidos oito percursos, para corresponder a esta análise que contemplará, baseado em imagens sequencias dos mesmos, o sentimento a respeito do conjunto edificado, considerando suas linhas guia, apelos visuais, espaços definidos e mensagens passadas através de alguns detalhes encontrados pelo caminho.

Antes de adentrar por esta discussão, pode-se dizer que os percursos escolhidos, foram escolhidos por ter, de alguma forma, chamado atenção deste autor durante a pesquisa de campo que ocorreu. Um ponto importante a ser levado em consideração, neste aspecto, é que a sequência das imagens que virão a seguir dar-se-ão no mesmo sentido do percurso feito. Como já dito são seis percursos, dos quais o primeiro e o segundo estão localizados na ZN-04, o terceiro parte da zona ZN-05 e adentra a ZN-04, passando pela via limítrofe que separa as duas, outros três na zona ZN-05, e dois mais tanto pelo rio quanto pela orla da praia. Por fim, o sentido geral desta análise teve início no extremo sul do bairro, seguido paulatinamente para o norte do mesmo, até seu acesso através da BA-001.

Contudo, deixando clara a finalidade desta parte do estudo, o mesmo terá uma abordagem um tanto quanto pessoal e arbitrária, dado ao fato de que se trata de uma análise que, conforme dito anteriormente, parte da percepção do observador, no caso este autor, mas sem fugir à lógica do tema proposto.

Todavia, como forma de organização, para assim se ter uma melhor visualização dos percursos estabelecidos, seus sentidos e pontos referenciais, foi elaborado um mapa, o “mapa 12”, encontrado na página seguinte, nele constando todas as informações que o sucederão. Adiantando, será possível notar no mesmo a existência tanto de ponto numerados quanto de pontos simbolizados por letras, sendo os numerados referentes às imagens sequenciais dos percursos e as letras relacionados ao início e final dos mesmos.

MAPA 12 – PERCURSOS.



FONTE: AUTOR. ADAPTADO GOOGLE, 2018.

Considerando o mapa acima, o primeiro dos percursos analisado, localiza-se na área referente à ocupação inicial do bairro São Miguel. Trata-se de parte da rua Prof. Inocência Jovita. Este percurso foi escolhido dada a sua fragilidade, uma vez que maior parte das famílias residentes em seu entorno é considerada de baixa renda, sendo algumas fortemente relacionadas a atividades pesqueiras e por ser a única via local asfaltada.

FIGURA 114 – TRECHO DA RUA DA COSTA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 115 – INICIO DA RUA PROF. INOCÊNCIA JOVITA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 116 – TRECHO MEDIANO DA RUA PROF. INOCÊNCIA JOVITA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 117 – TRECHO FINAL DO PERCURSO.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

As imagens acima estão relacionadas no “mapa 12”, aos pontos 1 a 4, tratam do primeiro percurso feito. Como mostrado, nota-se que os espaços de uso comum desta zona estão em condições bastante adversas. Há buracos na pavimentação e calçadas que, quando há, pouco cumprem sua finalidade, atuando também como acostamento ou mesmo estacionamento. Muitas das edificações do entorno também avançam contra as calçadas, sendo o motivo pelo qual, esta, ao decorrer do percurso vai se tornando cada vez mais estreita, como visto também em outras áreas do bairro.

O segundo percurso, ainda na ZN-04, deu-se a partir do ponto C, na rua Santa Luzia, até o ponto D na rua São Luiz. Este percurso foi escolhido pois é onde está localizado o posto de saúde do São Miguel. Além disso, é onde, como já dito antes, se encontra uma das áreas consideradas como empraçamento do bairro. As imagens acima estão relacionadas no “mapa 12” aos pontos 5 a 8, tratam do segundo percurso feito.

FIGURA 118 – RUA NÃO PAVIMENTADA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 119 – TRECHO AOS FUNDOS DO POSTO DE SAÚDE.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 120 – AREIAL ENTRE A RUA SÃO MIGUEL E SÃO LUIZ. EMPRAÇAMENTO.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 121 – ESTREITAMENTO NA RUA SÃO LUIZ.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

Pode-se perceber que mesmo estando numa área urbana, não parece. Não há pavimentação, ou qualquer tipo de delimitação de área destinada ao pedestre. Além disto, é notado que possui uma maior quantidade de vegetação, no caso arvores, nos espaços considerados como públicos, no entanto há muito mato não aparado. Das edificações encontradas por este percurso, como visto, são bastante simples e por presentes por todo o percurso feito, algumas também relacionadas com a moradia de pescadores.

O terceiro percurso está localizado entre a zona ZN-04 e a zona ZN-05, na rua A fazendo a conexão entre a Av. principal no loteamento Barra Norte, e a rua Santa Luzia, na vila de pescadores. A escolha do mesmo deu-se justamente por conta disto e por motivos que serão mostrados a seguir. As imagens abaixo estão relacionadas no “mapa 12”, aos pontos 9 a 12, tratam do terceiro percurso analisado. Como visto, tem seu início no ponto E, e final no ponto F.

FIGURA 122 – CURVA ACENTUADA AO FINAL DA AV. PRINCIPAL.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 123 – VISTA GERAL DA RUA A.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 124 – ACESSO À RUA SÃO MIGUEL.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 125 – ESQUINA DA RUA A COM A RUA SANTA LUZIA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

Como mostrado na sequência de imagens acima, esta é uma rua curta e possui edificações em todo o seu entorno. Nota-se que devido à sua orientação, quase perpendicular às vias que este faz a conexão, as curvas que articulam as mesmas são bastantes acentuadas. De certa forma, percebeu-se que este percurso parece perigoso devido ao fato de o condutor não ter total visão do que está após estas esquinas de curvas fechadas, fora o fato do mesmo não possuir áreas de segurança destinadas aos pedestres. Há também a conexão com a rua São Miguel.

O quarto percurso localiza-se na rua C, no loteamento Barra Norte, zona ZN-05. Este tem início no ponto G e final no ponto H e trata-se de uma via local não pavimentada. Tais tipologias de vias se apresentam nesta área de forma semelhante, então a escolha desta se deu para servir como exemplo e demonstração aproximada da realidade das outras existentes. Há de se considerar que a mesma, assim como as demais, dá acesso à praia dada a sua orientação.

FIGURA 126 – ACESSO À RUA C. LOTEAMENTO BARRA NORTE.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 127 – REGIÃO CENTRAL DA RUA C.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 128 – ÁREA INTERNA: “CUL-DE-SAC”



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 129 – ÁREA DE ACESSO À PRAIA SUBUTILIZADA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

As imagens acima, referem-se ao quarto percurso e estão relacionadas no “mapa 12”, aos pontos 13 a 16. Como mostrado, nota-se que não há pavimentação das vias de rolamento e embora um espaço seja definido para o pedestre, no caso a calçada, as mesmas são praticamente inexistentes ou não cumprem fielmente a sua finalidade, dadas algumas de suas dimensões e situação em que se encontravam. O acesso à praia ao final deste percurso, acontece através da continuação do mesmo, porém próximo notar a subutilização do mesmo.

O quinto percurso está localizado também dentro dos limites da zona ZN-05, na Av. Principal, tendo início no ponto i e final no ponto J, nesta mesma via, conforme o mapa. A escolha por este deve-se ao mesmo fazer parte do eixo coletor do bairro São Miguel e também por este apresentar grandes vazios urbanos ao longo do caminho além de uma estrutura diferente de outras áreas do bairro como poderá ser observado nas imagens abaixo, relacionadas no “mapa 12” aos pontos 17 a 20.

FIGURA 130 – AV. PRINCIPAL. NAS PROXIMIDADES DA
POUSADA BARRA DE SÃO MIGUEL



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 131 – AV. PRINCIPAL. TRECHO NÃO EDIFICADO.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 132 – TIPOLOGIA DE CALÇADA EXISTENTE NA
AV. PRINCIPAL.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 133 – CONFIGURAÇÃO ESPACIAL: EIXO LINEAR.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

Como visto, é uma via asfaltada e bem definida, mas claramente sem manutenção, possui meio fio em ambos os lados e uma área destinada à calçada em apenas um destes. Todavia, nota-se logo que são poucas as calçadas aptas para os pedestres, de fato. É possível perceber também, até certo ponto, como já dito, esta é uma zona pouco urbanizada, mas que ainda assim possuem moradias de relativo tamanho, a maioria com as fachadas voltadas às ruas perpendiculares que se conectam ao mesmo, algumas apresentando certas precariedades.

O sexto percurso, último na área interna do bairro, trata da rua de acesso ao bairro. Como mostrado no mapa, o percurso analisado é do ponto L ao ponto M, no sentido de quem deseja sair do São Miguel, ou seja, da primeira esquina da Av. principal à rotatória na BA-001. O motivo pela escolha do mesmo deu-se pelo fato de ser o único acesso veicular ao território estudado, sendo sua porta de entrada na maioria dos casos, principalmente através do transporte público.

FIGURA 134 – ESQUINA DE ACESSO COM CURVA ACENTUADA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 135 – PRINCIPAL VIA DE ACESSO DO BAIRRO SÃO MIGUEL.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 136 – AUSÊNCIA DE ÁREAS DESTINADAS AO PEDESTRE.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 137 – CALÇAMENTO DESTRUIDO PELA EROSÃO.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

As imagens acima dizem respeito ao sexto percurso e estão relacionadas no “mapa 12”, aos pontos 21 a 24. Nelas, pode ser percebido que há calçamento, até certo ponto em um dos lados da via e do outro se encontra a segunda área de empraçamento do bairro que se encontrava, no momento com o mato bastante alto e sem limpeza. Nota-se que a esquina possui uma curva também acentuada como visto no terceiro percurso e que parte da BA-001 teve sua estrutura abalada por conta da erosão responsáveis pela destruição de maior parte da orla que ali foi edificada.

O sétimo percurso, diz respeito ao feito através do Rio Almada, em meios aquáticos, uma vez que há uma ocupação intensa de seu leito que impossibilitou que o mesmo fosse percorrido de outra maneira. Assim, como mostrado no mapa, este teve início no ponto N ao ponto O, partindo das proximidades do mangue existente próximo à ponte até o outro extremo do bairro, após a passarela de pedestres. Logo, dado o tamanho do percurso, este será demonstrado em duas partes.

FIGURA 138 – VISTA EXTERNA DO ESTALEIRO.



FONTE: AUTOR. MARÇO, 2017.

FIGURA 139 – MORADIAS A POUCOS METROS DA ÁGUA.



FONTE: AUTOR. MARÇO, 2017.

FIGURA 140 – CONTENÇÕES IMPROVISADAS. E ACUMULO DE DETRITOS.



FONTE: AUTOR. MARÇO, 2017.

FIGURA 141 – CONTENÇÕES EM ALVENARIA DE PEDRA.



FONTE: AUTOR. MARÇO, 2017.

Antes de mais nada, vale salientar que a escolha do mesmo se deu pelo fato deste retratar um dos grandes limites do bairro estudado que há muito também sofre com sérios processos erosivos. Portanto, como mostrado nas imagens acima, relacionadas no “mapa 12”, aos pontos 25 a 28, percebe-se logo de início o estaleiro com embarcações estacionadas, na areia, e ao decorrer do percurso, diversas outras embarcações ao fundo das edificações que deixam claro, até certo ponto, a ligação que seus moradores têm com a pesca e o meio aquático que limita o bairro.

No entanto, fica claro durante este mesmo percurso que há uma grande incompatibilidade com a realidade ambiental existente. Como dito, através das imagens abaixo, pode-se perceber que há, de fato, uma intensa ocupação do solo nesta área, não havendo tantos terrenos vazios, sendo que a maioria das edificações se encontram praticamente, considerando a maré baixa, a poucos metros da água, tanto em distância, quanto em altura em relação ao nível do rio.

FIGURA 142 – MANGUEZAIS EM COEXISTENCIA COM MORADIAS. PRESENÇA DE DOCAS.



FONTE: AUTOR. MARÇO, 2017.

FIGURA 143 – RAMPA DE ACESSO AO RIO.



FONTE: AUTOR. MARÇO, 2017.

FIGURA 144 – CONTENÇÕES EM PEDRA.



FONTE: AUTOR. MARÇO, 2017.

FIGURA 145 – DESPEJO DE AGUAS E PATOLOGIAS.



FONTE: AUTOR. MARÇO, 2017.

Além do que foi dito no parágrafo anterior, as imagens acima, referentes no “mapa 12” aos pontos 29 a 32, em complemento com as já mostradas deste percurso, mostram a existência de muito lixo no leito do rio, além da constatação de tubulações que despejam águas escuras no Rio Almada. Nota-se também que muitas das edificações retratadas estão em péssimas condições e possivelmente não tiveram aval para serem edificadas naquele ambiente. Fora isso, nota-se a presença de manguezais em sua extensão e várias rampas e docas implantadas pelos moradores.

O último percurso trata da praia do São Miguel. Foi escolhido por também ser um dos limites do bairro São Miguel e apresentar sérios problemas em sua estabilidade devido ao avanço constante do mar. Está representado no “mapa 11”, tendo início no ponto P e final no ponto Q. Diferentemente do que foi apresentado no percurso da área ribeirinha, este, embora tenha uma relativa ocupação, possui uma densidade populacional inferior.

FIGURA 146 – ÁREAS DESPROTEGIDAS EM RISCO.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 147 – IMPEDIMENTOS NO PERCURSO.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 148 – ÁREAS VAZIAS.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 149 – ACUMULO DE LIXO E DETRITOS.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

Como uma composição do cenário da área praiana, as imagens acima estão relacionadas no “mapa 12” aos pontos 33 a 36, em complemento ao que já foi mostrado em estudos anteriores, nota-se que devido aos espigões a praia perdeu parte de sua continuidade, sendo segmentada em 4 ambientes. Percebe-se, também, que a destruição ocasionada afeta toda a extensão deste percurso em diversas escalas, algumas áreas menos e outras áreas muito mais. Por conta disto, muitas das edificações presentes possuem algum tipo de contenção, como antes já demonstrado.

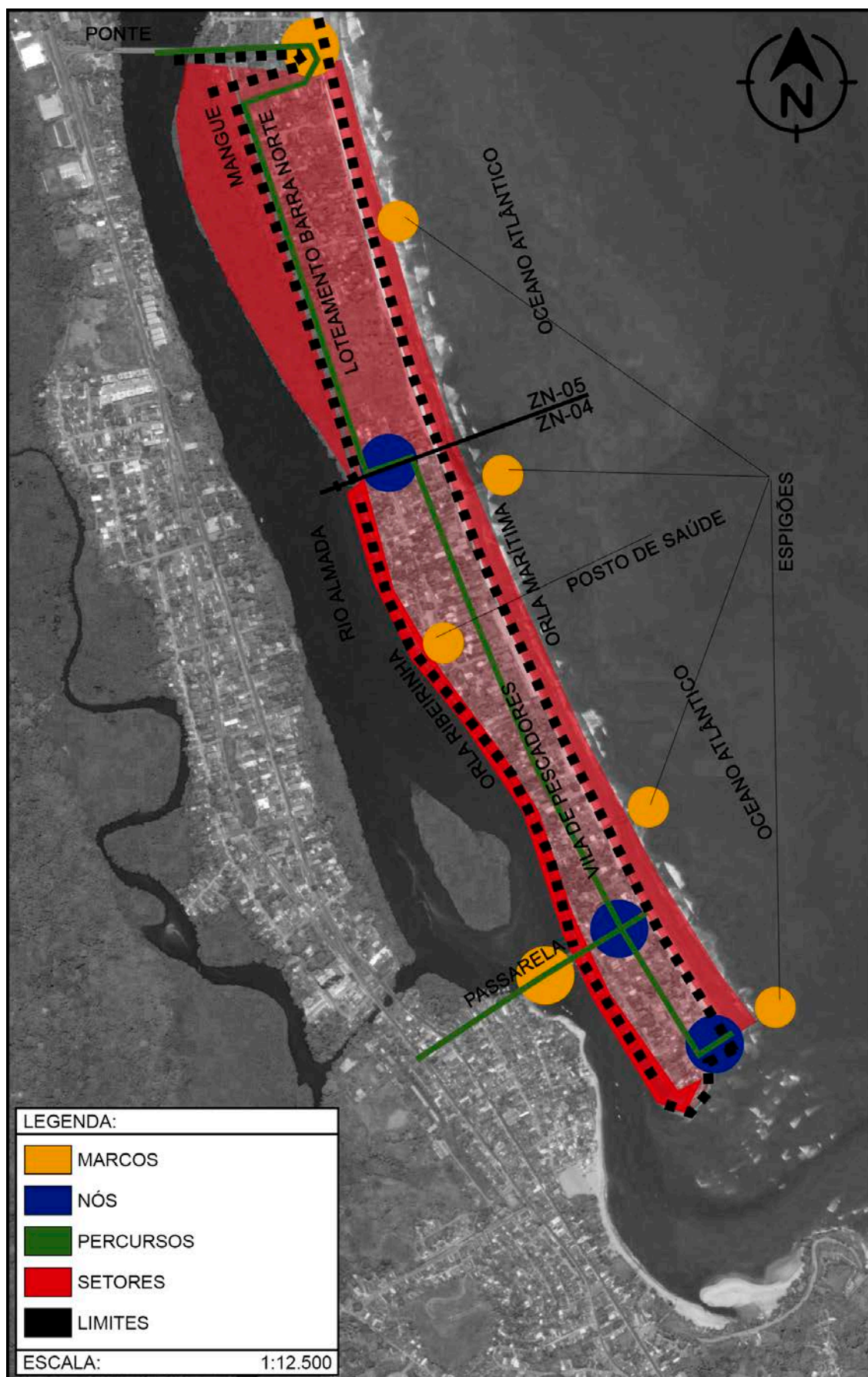
2.5.3. PERCEPÇÃO DO MEIO AMBIENTE

O terceiro método de análise, utilizado como parte deste capítulo de diagnóstico, diferentemente dos estudos feitos anteriormente expõe não apenas a visão deste autor, mas também noções adquiridas em breves diálogos com moradores e transeuntes que levaram a compor um cenário baseado na visão do usuário dos espaços do São Miguel. Assim, com a intenção de compreender a forma que a população percebe o bairro, foram levados em conta nas conversas, aspectos que compõe a ideia de percepção do meio ambiente, descritas no terceiro capítulo da fundamentação teórica, no entanto, apenas os componentes referentes à imageabilidade será tratado aqui com maior ênfase.

Vale ressaltar, neste ponto, que a organização do território do bairro São Miguel é facilmente percebida por sua população e que há a existência, conforme visto em estudos anteriores a este, de inúmeras imagens capazes de tornarem-se únicas diante das percepções de quem as presencia pessoalmente, ou mesmo através das imagens geradas no decorrer deste trabalho. Desta forma, a partir disto foi organizado o “mapa 13”, mostrado na página seguinte, levando em consideração os elementos do terceiro componente destas análises metodológicas.

O primeiro dos elementos, que estuda os percursos, notou-se que, além dos encaminhamentos locais, os principais percursos feitos pela população ou mesmo visitantes é a passarela de pedestres e a via coletora que conecta todo o bairro. O segundo elemento, limites, tratam de edificações que impedem o livre acesso, de certa forma, à praia e o rio, sendo estes também considerados como limites do bairro como um todo. O terceiro elemento, os setores, ficou perceptível a existência de algumas áreas onde o usuário tem a noção de dentro e fora do mesmo, tais como a praia, o rio, o mangue, a vila de pescadores e o loteamento barra norte. Em relação ao nós, alguns espaços foram percebidos, tais como a via que conecta o loteamento à vila, a encruzilhada que tanto leva à praia, quanto à passarela e o extremo sul do bairro e área ao final do bairro. Em relação aos marcos, além de pequenos pontos referenciais não determinados no mapa, pois tratam de cabanas de praia e moradias de figuras conhecidas; a ponte, a rotatória, o posto de saúde, a passarela e as contensões tem destaque na percepção dos usuários e muito atuam como referências físicas do São Miguel, tal como também está exibido no mapa abaixo.

MAPA 13 – ELEMENTOS DE DESTAQUE NA IMAGEM URBANA.



FONTE: AUTOR. ADAPTADO GOOGLE, 2018.

2.5.4. COMPORTAMENTO AMBIENTAL

Até aqui, no que trata as análises metodológicas propostas, já foi estudada a morfologia urbana do São Miguel, levando em consideração o ambiente como ele se apresenta, já foi feita a análise visual de percursos sob o sentimento deste autor perante o espaço percebido e além disto a percepção do meio ambiente, considerando pontos específicos notados sob a visão dos moradores e usuários do bairro São Miguel. Visto isso, a última das análises propostas refere-se a como estas pessoas se comportam e usam dos espaços públicos referidos.

Assim, foi elaborado um mapa, o “mapa 14”, exibido na página seguinte, que direcionará a visão aos estudos supracitados. Este mapa contempla algumas áreas demarcadas nas quais este autor teve a oportunidade de presenciar questões importantes para a compreensão funcional do ambiente físico-social do São Miguel.

Numa consideração inicial, o bairro São Miguel é como outro bairro qualquer onde o poder público raramente toma uma decisão que venha a melhorar de fato a qualidade de vida de sua população, no entanto, ainda assim as pessoas se apropriam dos espaços como podem seja para o lazer, descanso, encontros, trabalho ou apenas passagem. Isto, no fim, geram várias formas de ocupação, sendo algumas bastante lógicas, dadas as inter-relações e condições pré-existentes no bairro. Vale ressaltar que, até então, as imagens retratadas em diversos pontos do bairro São Miguel, sob outros olhos e análises, buscaram mostrar apenas o espaço físico do bairro e como ele se apresenta. Logo, a partir daqui este estudo dará um enfoque maior ao comportamento humano percebido durante a etapa da pesquisa de campo.

Logo, a importância deste se dá pelo reconhecimento sobre a forma de utilização dos espaços do bairro, com a finalidade de, após ter estudado o ambiente percebido do São Miguel, relacionar os mesmos à população e seus costumes. Portanto, áreas foram demarcadas no mapa a seguir, como já dito, onde se foi notado uma maior concentração e movimentação de pessoas, sejam estas moradoras e usuárias dos espaços ou mesmo transeuntes sendo, respectivamente, o extremo sul do bairro, a passarela de pedestres, parte da rua Santa Luzia, entorno do posto de saúde e área próxima a um dos espigões, o início do bairro São Miguel e parte do loteamento Barra Norte, abrangendo cada um seus respectivos pontos fotografados.

MAPA 14 – COMPORTAMENTO AMBIENTAL.



FONTE: AUTOR. ADAPTADO GOOGLE, 2018.

Conforme o mapa acima, demarcado no mesmo como “Detalhe 1” a primeira das áreas analisadas refere-se ao extremo sul do bairro São Miguel. Assim, levando em consideração a essência deste estudo, de uma forma geral, as imagens abaixo, relacionadas no “mapa 13” aos pontos 1 a 4, buscaram demonstrar estas questões, porém dado o tamanho e quantidade de informações constatadas na região esta análise será exibida em duas partes.

FIGURA 150 – BANHISTAS.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 151 – BANHISTAS.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 152 – PRÁTICA ESPORTIVA NA PRAIA



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 153 – PESCADORES RECOLHENDO A REDE.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

Conforme as imagens, percebe-se que as mesmas estão relacionadas os pontos localizados nos limites físico-ambientais desta região. Logo, ao vivenciar esta parte do território e traduzir nas fotografias exibidas acima, foi percebido que as pessoas, desde crianças a idosos, aproveitam dos espaços resultantes da maré baixa para exercer atividade voltadas ao lazer e a pesca, sendo nesta última onde foi presenciado vários pescadores e moradores se reunindo para puxar a rede que outros pescadores espalham em parte desta área do litoral.

A segunda parte trata deste mesmo tipo de análise, só que agora considerando as áreas internas da primeira região demarcada. Como visto anteriormente no decorrer deste diagnóstico, esta é uma área que possui uma maior densidade, tanto no sentido de ocupação quanto no quesito populacional, assim diferentemente de outras áreas que serão mostradas adiante neste mesmo subcapítulo, notou-se uma quantidade maior de pessoas utilizando destes espaços.

FIGURA 154 – CONFLITO DE USOS.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 155 – MOREADORES VOLTANDO DA PRAIA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 156 – CRIANÇAS NA RUA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 157 – MORADORES À PORTE DE SUAS CASAS.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

Como demonstrado nas imagens acima, relacionadas no “mapa 13” aos pontos 5 a 8, percebe-se um número relativo de pessoas a utilizar destes espaços públicos como ponto de encontro ou mesmo descanso, muito provavelmente à frente de suas próprias moradias ou de moradias vizinhas. Nota-se também que devido às condições das calçadas, onde muitas vezes encontram-se inviáveis para o pedestre, foi visto que as pessoas se utilizam das próprias vias como percurso para assim chegarem a outras áreas desta região.

Em sequência, demarcado no “mapa 13” como “Detalhe 2”, este diz respeito à passarela de pedestres que faz a conexão do bairro da Barra com o bairro São Miguel. Em suma, sabe-se que este é um percurso bastante utilizado diariamente tanto por moradores quanto por visitantes, mas que mesmo assim possui algumas complexidades estruturais, por estar condenada, e dificuldades em seus acessos em ambos os lados.

FIGURA 158 – PASSARELA COMO PERCURSO.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 159 – USO PARA CONTEMPLAÇÃO.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 160 – CICLISTA NA ESCADARIA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 161 – PESSOAS TENDO NA ESCADARIA DA PASSARELA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

No entanto, como dito, a partir das imagens acima, relacionadas no “mapa 13” aos pontos 9 a 12, foi percebido que além de atuar como elemento de conexão, tendo uma finalidade apenas de passagem, notou-se que as pessoas, seja pelo cansaço da caminhada ou pelo visual proporcionado, param exatamente no meio, num segmento retilíneo, para apreciar a paisagem, uma vez que o elevado nível em que esta passarela se encontra permite que praticamente todo o bairro, assim como seu entorno seja contemplado.

Em relação à terceira região, demarcada no “mapa 13” e denominada como “Detalhe 3”, a mesma diz respeito a parte da rua Santa Luzia, no eixo coletor, e parte de seu entorno, localizados também na zona referente à vila de pescadores, a ZN-04. A escolha por este ponto, em detrimento a outros. Assim, as imagens abaixo, relacionadas no mapa em questão aos pontos 13 a 16, buscaram perceber também o comportamento das pessoas nesta parte do São Miguel.

FIGURA 162 – REUNIÃO DE PESSOAS NA CALÇADA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 163 – GRUPO CAMINHANDO NO MEIO DA RUA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 164 – USO DA CALÇADA COMO ESTACIONAMENTO.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 165 – CICLISTA ACESSANDO A PRAIA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

Percebe-se, portanto, nas imagens mostradas que, de certa forma, os comportamentos percebidos assemelham-se com os do primeiro detalhe analisado, ou seja, pessoas à porta das casas e pedestres caminhando em meios inadequados, uma vez que as calçadas também apresentam irregularidade que inviabilizam a finalidade de seu uso. No entanto, diferentemente, notou-se uma menor quantidade de pessoas nesta região a utilizar dos espaços públicos, tanto internamento no bairro quanto na orla marítima.

A quarta região, demarcada como “detalhe 4”, demonstra o comportamento humano numa outra parte da rua Santa Luzia, mais ao norte da anterior, assim como um pouco da área próxima ao posto de saúde e, na orla, o a área próxima a um dos espigões implantados pela Prefeitura Municipal. Como visto anteriormente, esta é uma área que também possui uma maior ocupação do solo e, concomitantemente, maior adensamento populacional.

FIGURA 166 – PESSOAS TENDO ACESSO AO TRANSPORTE PÚBLICO.



FORTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 167 – CRIANÇAS BRINCANDO E ADULTOS REUNIDOS.



FORTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 168 – FAMÍLIA DESFRUTANDO DE UMA SOBRA À BEIRA MAR.



FORTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 169 – MEIO DA RUA COMO PERCURSO DE PEDESTRES.



FORTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

Conforme as imagens acima, relacionadas no “mapa 13” aos pontos 17 a 20, notou-se que os usos dos espaços públicos pela população e usuários desta região possui certa semelhança com os das áreas já mostradas do decorrer deste subcapítulo, sendo possível presenciar novamente o uso da rua como percurso e pessoas em frente às edificações existentes. No que trata ao comportamento na orla marítima, próximo ao espigão constatou-se pessoas à sombra gerada por uma árvore, algumas tomando banho de mar e outras na areia.

A última área analisada, demarcada no “mapa 13” como “detalhe 6” diz respeito à parte inicial do loteamento Barra Norte, abrangendo parte do litoral, um dos arruamentos local, parte do entorno da rotatória nos limites ao norte do bairro São Miguel, e da Av. principal. Logo, as imagens abaixo estão relacionadas no “mapa 13” aos pontos 21 a 24 e demonstram os comportamentos percebidos nesta região localizada na ZN-05.

FIGURA 170 – CIRCULAÇÃO DE CICLISTA EM LOCAL INADEQUADO.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017

FIGURA 171 – BANHISTAS PROXIMOS A UMA DAS CABANAS DE PRAIA.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 172 – USO DA PRAIA PARA O LAZER FAMILIAR.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

FIGURA 173 – CONSUMIDORES EM QUIOSQUES IMPROVISADOS.



FONTE: AUTOR. DEZEMBRO, 2017.

Constatou-se, portanto, nesta região, como exemplificado acima, na Av. Principal, poucas pessoas usando dos espaços públicos. No arruamento local, também poucas pessoas em frente às edificações. No entanto, na orla marítima foi constatado o maior número de pessoas aproveitando da praia, uns a lazer e outros a trabalho, tanto moradores quanto visitantes. Por fim, foi percebido na rotatória, como já comentado anteriormente, dois quiosques improvisados onde algumas pessoas paravam para consumir seus produtos, e outras, a pedir carona.

2.6. PRINCIPAIS PROBLEMAS X POTENCIALIDADES

Tendo como principal função a sistematização das informações colhidas durante a elaboração do diagnóstico do bairro São Miguel, este subcapítulo abordará a conclusão de cada tópico discutido até então. Enfatiza, portanto, os principais problemas constatados no território estudado, contudo, levando em consideração também as principais potencialidades encontradas ao longo de todo este caminho percorrido.

Assim, o primeiro ponto abordado trata-se do município de Ilhéus. Como visto, o desenvolvimento do mesmo se deu de forma semelhante a muitos outros municípios brasileiros, apresentando problemas comuns e compatíveis com sua realidade temporal, territorial e populacional, conforme discutido na fundamentação deste trabalho. Todavia, pôde ser constatado também a sua importância no cenário nacional dada a sua história bastante notável, assim como pelo crescimento econômico ocasionado pelo ciclo do cacau, tornando-se uma das principais cidades do Sul da Bahia, considerada também porta de entrada para o turismo na região, tanto através das rodovias estaduais quanto através do porto e do aeroporto existentes.

Seguindo para o segundo ponto, pode-se dizer que o surgimento da zona norte de Ilhéus foi resultado do rápido processo de urbanização que ocorreu na cidade e que o mesmo não aconteceu, ainda que planejado, de forma adequada, uma vez que é possível perceber inúmeras ocupações em locais indevidos além da precariedade de infraestruturas e serviços públicos ofertados.

Da mesma forma maior parte destes locais apresentam diversas fragilidades sociais como o caso do bairro São Miguel, objeto de estudo deste trabalho, localizado na porção litorânea desta zona, que há muito tem sido ocupado principalmente por pescadores e seus familiares, mas que devido a construção e posterior ampliação do Porto de Ilhéus tem sido afetado por um intenso processo erosivo que pouco a pouco tem consumido o território.

Neste sentido, ao aprofundar a visão nas relações demográficas do bairro em si, como terceiro ponto abordado, o que foi presenciado nos dados levantados, em 2010 pelo IBGE, é que de sua população correspondia, na época, a aproximadamente a um centésimo da população urbana do município, ocupando uma área de

aproximadamente cinquenta e quatro hectares. Foi percebido também que o bairro possui, no geral, uma baixa densidade demográfica, sendo a maior parte de seus habitantes composta por adultos, seguido por jovens e, em proporção menor, idosos, numa uma relação equilibrada entre os sexos feminino e masculino. Além disto, pôde-se ver que grande parte desta população são considerados de baixa renda, tendo um correspondente índice de analfabetismo beirando os dez por cento. No que trata às infraestruturas existentes, notou-se que o bairro é bem servido de abastecimento de água, eletricidade e coleta de lixo e iluminação pública, mas, no entanto, não apresentava esgotamento sanitário, drenagem e, muito menos, acessibilidade.

Em relação às legislações, como quarto ponto abordado, no que diz respeito, primeiramente, ao meio ambiente, devido a sua localização geográfica, importantes leis de âmbito nacional tem influência principalmente no bairro São Miguel que, além de estar localizado no litoral, ainda faz parte de uma grande área de conservação e preservação da natureza bem como possui uma relativa faixa de mangue sob preservação permanente. Ao mesmo tempo, em si tratando das legislações urbanas, foi possível perceber que o município de Ilhéus tem tido, no decorrer de sua história, aprimoramentos neste sentido, tendo iniciado a busca pelo direcionamento do planejamento urbano em meados da década de 1920, no século passado, e que recentemente em 2015 foi atualizada a lei de uso e ocupação do solo, sendo responsável pela modificação do antigo zoneamento do bairro São Miguel, direcionando novos limites no bairro além da transformação de parte do território recém zoneado em uma Zona Especial de Interesse Social.

Ainda neste sentido, em complemento às legislações, uma questão interessante observada é que consta no Plano Diretor Municipal, o comprometimento com o Projeto Orla, que em 2006 foi responsável pelo estudo do litoral ilheense, classificando-o conforme se mostrava no que diz respeito ao tipo de orla, entorno ambiental e paisagístico, bem como a forma de sua ocupação. Logo, as análises feitas neste período, partindo também encontros com a população, através de conversas e oficinas guiadas, a área do bairro São Miguel foi direcionada no programa como uma zona de intervenção prioritária devido às condições e risco em que se encontrava.

No entanto, até os dias atuais, o único dos direcionamentos iniciais, que de fato ocorreu, deste projeto, foi a consolidação da ZEIS que, até certo ponto, viabilizou a regularização da maioria dos imóveis existentes, já que muitos destes foram

ocupados, inicialmente, de maneira inadequada. No entanto, há ainda um conjunto de estudos e diretrizes que visam, além da proteção do território, a consolidação da orla do São Miguel, bem como, em outras palavras, a reurbanização de seu território, uma vez que busca também o reestabelecimento das infraestruturas, serviços locais e o remanejamento da população em área de risco ambiental em vista do desenvolvimento sustentável e proteção desta região em Ilhéus.

Em se tratando das análises metodológicas, feitas para o levante das relações existentes no São Miguel, estas levaram a uma melhor percepção de como o bairro foi organizado e como ele é reconhecido e utilizado pela sua população. Assim, reafirmando o que foi dito, os estudos referentes buscaram, através das imagens retratadas, limitadas logicamente ao dado momento da pesquisa de campo realizada, demonstrar parte da situação atual do território, que, de uma forma geral, apresenta diversas complexidades e fragilidades que limitam a qualidade de vida de sua população. Logo, a realidade confrontada veio a exemplificar o que foi discutido no primeiro capítulo da fundamentação teórica deste trabalho.

Visto isso, verificou-se, entretanto, mesmo possuindo estudos e direcionamentos, há bastante tempo, que fazem jus ao bom desenvolvimento e correto ordenamento do território supracitado, que ainda apresenta as mesmas problemáticas, sendo a erosão costeira talvez a mais relevante de todas, seguida de questões sociais.

Por outro lado, levando em consideração a realidade atual do bairro, sua limitação física, juntamente com toda a desvalorização do território, permitiu que uma comunidade tradicional ilheense perpetuasse seus costumes sem a intervenção do mercado imobiliário e interesses políticos, mantendo a tradição da pesca ainda bastante forte nas gerações que seguiram, fornecendo, além disto, moradia e um pouco de dignidade aos seus habitantes.

Portanto, como base no que foi levantado, justifica-se a urgência de se repensar o São Miguel levando em consideração a maioria das relações pré-existentes pois, como consta, é um bairro de urbanização considerada como consolidada porém com necessidades gritantes, uma vez que ano a ano parte de seu território é perdido, sendo o único bairro da cidade que corre o risco de ser extinto, devido aos sucessivos erros e desinteresses do Poder Público frente aos crescentes e cumulativos problemas constatados.

3.0. DIRECIONAMENTOS

Como último capítulo do trabalho, este abordará a respeito dos direcionamentos a serem considerados para a reurbanização do bairro São Miguel. Leva, portanto, em consideração todos os aspectos da pesquisa, sendo estruturado e organizado a partir de quatro subcapítulos. O primeiro destes encaminha a linha de raciocínio, o conceito adotado e o partido que orienta as proposições gerais. O segundo subcapítulo dará continuidade no pensamento estabelecido no primeiro, levando em conta os eixos sugeridos pelo programa cidades sustentáveis. No terceiro, tendo em vista atingir a completude deste trabalho, será buscado o estabelecimento de diretrizes para o planejamento e desenho urbano no território do bairro São Miguel, quinto eixo da plataforma. Por último, o quarto subcapítulo sintetizará através de mapas e ilustrações o cenário resultante, embasado nos direcionamentos pensados para o eixo supracitado. Vale ressaltar, contudo, que o que será mostrado a seguir possui uma conotação realmente conceitual, uma vez que busca apenas a demonstração de possibilidades de intervenção.

3.1. APRESENTAÇÃO

É de conhecimento geral que o crescimento das cidades acompanha o crescimento de suas populações. Concomitantemente, é possível de se dizer que o inverso também é uma verdade, pois a partir do momento em que a cidade passa a crescer e fornecer mais acesso a infraestruturas, serviços básicos e possibilidade de emprego, torna-se inevitável a chegada de novos habitantes no território.

No entanto, levando em conta este processo nas cidades brasileiras, percebe-se, entretanto, que a urbanização das mesmas tem acontecido de tal forma que apenas uma pequena parcela da população é beneficiada pelas ações e investimentos direcionados pelo Poder Público. A consequência disto, é que cidades, de um modo geral, acabam por não ter um desenvolvimento sadio e equilibrado, passando a apresentar diversas e cumulativas fragilidades, tanto no âmbito social quanto no ambiental, atingindo principalmente as classes menos favorecidas da sociedade.

Logo, sabendo que a coexistência de tais problemáticas são um reflexo das reais prioridades governamentais, faz-se pensar que mudanças e novos alinhamentos ideológicos, neste sentido, sejam de extrema urgência e importância. Desta forma, vê-se nas bases que fundamentam o conceito atrelado ao termo sustentabilidade, um real e necessário ideal a ser perseguido.

Contudo, dado os equívocos evidentes da atuação do estado na urbanização nacional, nota-se também que há uma grande necessidade de intervir diretamente, buscando a organização do espaço físico mal consolidado, portanto frágeis, das cidades. Para tanto, também é aconselhável buscar a reurbanização destes de forma que sejam reestabelecidos conforme as premissas presentes na Constituição Federal, em prol do aumento da qualidade de vida de seus atuais, futuros e eventuais habitantes.

Portanto, ao constatar a realidade do bairro São Miguel, em Ilhéus, fica claro que medidas devam ser tomadas para que a comunidade ali estabelecida possa melhor usufruir de seus direitos, e praticar seus deveres, enquanto cidadão. Portanto, é por conta disto que se foi pensado em compor estudos e direcionamentos para a reurbanização deste bairro, como uma forma de, além de discutir sobre urbanismo, levar parte da prática para localidades que realmente necessitam. Porém, para que fique claro, esta é uma iniciativa que age estritamente sob uma ótica conceitual, dada a necessidade de parcerias e estudos multidisciplinares mais aprofundados. No entanto, todo um caminho ainda foi trilhado para que as propostas em si pudessem apresentar coerência quando se pensado em termos concretos.

Assim, sabendo da atuação do Programa Cidades Sustentáveis no município, o qual tem como função prestar auxílio ao governo e à população na busca por esta tipologia de desenvolvimento, tomou-se como partido de intervenções espaciais, sociais, ambientais, econômicas e culturais, os doze eixos que integram a sua plataforma. Esta escolha se deu por conta de, ao se seguir seus preceitos e utilizar de suas ferramentas, houvesse a possibilidade de guiar conscientemente as intenções e resultados do presente trabalho. Logo, a partir destes, ações locais foram pensadas para que, caso implementadas pela prefeitura e pela população local, possam em conjunto viabilizar formas de reforçar a função social do território do bairro São Miguel, como também incentivar o nascimento de iniciativas semelhantes em outras localidades da cidade, sob suas próprias condições de existência.

3.2. AÇÕES LOCAIS: PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS

Para tanto, no intuito de organizar os elementos do partido, deste trabalho em específico, o que segue adiante trata das ações, encaminhamentos e valores intrínsecos para que se possa atingir o objetivo geral de cada um dos eixos referentes à plataforma do Programa Cidades Sustentáveis e, conseqüentemente, de parte dos objetivos de pesquisa. Logo foi usado como base inicial os exemplos demonstrados no capítulo de fundamentação da pesquisa, além de considerações próprias que, neste sentido, vieram a complementar o que se é pretendido.

Logo, considerando como primeiro eixo o da Governança, imagina-se que a partir do momento onde haja o real incentivo à participação democrática da população na tomada de decisões, aumentar-se-á o sentimento de pertencimento dos habitantes nativos em relação ao bairro e melhor viabilizará as ações conforme as necessidades coletivas do mesmo. Além disto, é pensado que com o fortalecimento da associação de moradores do São Miguel seja possível ampliar a margem de diálogo entre o Poder Público Municipal e a população. Da mesma forma, a implementação de aplicativos moveis específicos para este processo pode tornar informações mais acessíveis, além de propiciar maior eficiência no atendimento às demandas locais.

Na sequência, pode-se buscar, embasado no eixo segundo de bens naturais e comuns, direcionar ações de educação ambiental no bairro para que seja ensinado e discutido sobre a importância na preservação, conservação e proteção dos recursos naturais existentes em seu entorno. Portanto, a partir disto pensa-se que tornará mais fácil a conscientização a respeito de questões tão expressivas no território.

Já sobre o terceiro eixo, para se alcançar a equidade, justiça social e cultura de paz, foi imaginada a possibilidade da criação de um centro cívico comunitário sob a finalidade de garantir o acesso da população a bens e serviços públicos, bem como sua capacitação enquanto cidadão. Busca-se com isto, portanto, promover a inclusão, principalmente, mas não exclusivamente, das famílias em situação de vulnerabilidade.

Em se tratando da gestão para a sustentabilidade, sendo este o quarto eixo, poderá ser pensado em parcerias entre o poder executivo, a população e a iniciativa privada, para que se torne viável a criação de uma agenda de políticas públicas voltadas ao desenvolvimento sustentável do território do São Miguel.

Saltando o quinto eixo, o qual será apresentado por último, no que diz respeito ao próximo, o sexto, pensa-se que a construção de uma nova cultura política participativa, voltada aos ideais de sustentabilidade, possa propiciar aos moradores do bairro um ambiente de inclusão e desenvolvimento onde a diversidade seja respeitada e valorizada. Fomentará, desta forma, a preservação, proteção e transmissão das heranças naturais, culturais e artísticas existentes.

Para o sétimo eixo, educação para a sustentabilidade e qualidade de vida, imagina-se que a ampliação e qualificação da rede educacional no bairro possa vir a atender as necessidades de aprendizado, abrangendo desde o ensino infantil ao ensino básico e capacitação profissional de jovens e adultos. Em complemento, a partir do envolvimento e articulação permanente entre as instituições públicas, famílias, gestores, iniciativas privadas e professores, pode-se viabilizar a transformação de toda a comunidade em um local de aprendizado, que extrapole os limites de sala de aula. Além disto, considera-se a inclusão de disciplinas relacionadas à cidadania e ao meio ambiente de extrema importância para a evolução do pensamento sustentável nesta e pelas próximas gerações de moradores do São Miguel e seu entorno.

No que trata o oitavo eixo, buscando o fortalecimento da economia local, bem como tornar a mesma dinâmica e sustentável, propõe-se o estímulo à criação de novas empresas no território que ofereçam bens e serviços para a população. Concomitantemente direciona-se que haja incentivos para o uso misto do solo e que tanto os novos negócios quanto os já existentes sejam levados a conhecer e adotar mecânicas colaborativas e de compartilhamento. Aconselha-se também, no geral, fomentar a utilização da mão-de-obra, capacitada ou em capacitação, local.

Em relação ao consumo responsável e estilo de vida, nono eixo que compõe a plataforma cidades sustentáveis, com base no exemplo dado anteriormente na fundamentação deste trabalho, vê-se como viável a troca de resíduos recicláveis por alimentos. Logo, conforme os resultados apresentados, leva-se a crer que desta forma haverá uma diminuição no lixo espalhado pelo bairro e pelo seu frágil entorno, além de estimular, através de parcerias, o comércio, a agricultura e tradições locais. Ao mesmo tempo, sugere-se que seja direcionado à população orientações e incentivos para que medidas de sustentabilidade sejam adotadas individualmente, visando a redução do uso, desperdício e poluição dos recursos existentes.

Para o eixo de melhor mobilidade, pensa-se na melhoria do transporte público, através da implantação de um terminal de integração deste serviço ao norte do bairro São Miguel, no estímulo ao uso de transportes ativos através da estruturação de vias para ciclistas e calçadas seguras para o pedestre, bem como ações que promovam o compartilhamento de veículos. Faz parte também destas medidas a reestruturação da malha viária e das principais estruturas de acesso ao bairro, sendo estas a ponte e a passarela de pedestres.

Por sua vez, considerando a possibilidade de ações locais para a saúde, correspondente ao décimo primeiro eixo, direciona-se que sejam feitas melhorias, ampliações e a informatização das estruturas públicas de atendimento à população local. Em adição, antes mesmo à remediação, ações de saúde preventiva podem ser direcionadas à todas as classes e faixas etárias. Estimular a prática esportiva também é uma boa opção para que desta forma torne-se reduzido o risco de doenças, principalmente cardiovasculares.

No que tange o último dos eixos, do local para o global, é imaginado que a partir da atuação do Programa Cidades Sustentáveis, em parceria com as esferas municipais e estaduais, juntamente com a iniciativa privada e a participação popular, sejam viabilizadas ações que levem ao desenvolvimento sustentável do bairro São Miguel e aprimore a qualidade de vida de seus habitantes. Assim, a partir de todos os dados levantados e a evolução dos indicadores atrelados a cada um dos eixos, tornar-se-á possível, com base nos resultados obtidos, que outras localidades tenham a nova realidade do território como exemplo a ser perseguido.

Assim, todos os pontos tratados até então, de forma bastante abrangente, devem atuar em conjunto para que a finalidade de submeter a comunidade a um processo de reurbanização seja concretizado por inteiro, vindo a atender a maioria, senão todas, as necessidades de seus habitantes. Todavia, como dito anteriormente, o motivo pelo qual o quinto eixo, foi deixado por último, é devido ao fato de saber que este atua como elo na abordagem de questões relacionadas à sustentabilidade. Portanto, diante todas as análises feitas, descritas no capítulo a seguir e ilustradas no capítulo posterior, especificações serão direcionadas para o planejamento e desenho urbano do bairro São Miguel, no intuito de que a partir do cenário resultante, seja propiciado o nascimento de discussões que venham a agregar conhecimento e melhores soluções às problemáticas encontradas no ambiente de estudos.

3.3. ESPECIFICAÇÕES: EIXO PLANEJAMENTO E DESENHO URBANO

Ao reconhecer então o importante papel estratégico deste eixo, e que a atuação conjunta destas disciplinas pode viabilizar ou mesmo incitar muitas das ações propostas no capítulo anterior, foi pensado em dar um enfoque maior ao mesmo. Logo, organizado em oito subcapítulos, decorre a partir de dois momentos. Portanto, no primeiro momento, relacionado ao primeiro subcapítulo, será tratado da setorização geral e, no segundo momento, serão demonstradas as medidas tomadas individualmente, porém interligadas, envolvendo cada uma das possibilidades de atuação do profissional de desenho urbano. Para tanto, o segundo subcapítulo abordará questões do uso do solo, o terceiro sobre a configuração espacial, o quarto sobre a circulação viária e estacionamentos, o quinto sobre espaços livres, o sexto a respeito dos percursos para pedestres, o sétimo refere-se as atividades de apoio e o último, decorre sobre os mobiliários urbanos. Cada um destes tópicos, exceto o primeiro, discriminará as medidas conforme os setores apresentados. Por fim, acredita-se que ao contemplar a totalidade dos tópicos sugeridos, chegar-se-á a um cenário urbano que, juntamente com as demais ações previstas, realmente venha a propiciar melhorias à qualidade de vida no bairro São Miguel, assim como torne possível sua evolução aos moldes do desenvolvimento sustentável para o benefício integral de suas futuras gerações e novos moradores.

3.3.1. SETORIZAÇÃO GERAL

A seguir será exibido a setorização no intuito de deixar claro os espaços foco de passíveis intervenções físicas no território do bairro São Miguel. Assim, com base nos estudos feitos, será demonstrado através do “mapa 15”, a seguir, os setores delimitados que se referem aos cinco espaços percebidos no bairro, sendo estes, o loteamento Barra Norte, a vila de pescadores, a orla marítima, o mangue e a orla ribeirinha. Como dito, a estes serão atribuídos mais adiante diretrizes e ilustrações, para que o resultado final deste reprocesso esteja alinhado aos princípios que sustentam as bases do urbanismo sustentável, visando a congruência nos ideais pretendidos, com o intuito de tornar viável o desenvolvimento do bairro como um todo.

MAPA 15 – DELIMITAÇÃO DOS SETORES DE INTERVENÇÃO NO BAIRRO SÃO MIGUEL



FONTE: AUTOR. ADAPTADO GOOGLE, 2018.

3.3.2. USOS DO SOLO

Considerando a setorização, as primeiras medidas pensadas estão relacionadas às formas de utilização do solo do território do bairro São Miguel. Lidar com estas questões é de fundamental importância para a ordenação das funções sociais estabelecidas pelo Plano Diretor Municipal. Portanto, considerando os cinco setores já delimitados no subcapítulo anterior, direciona-se, de uma forma geral, que instrumentos da política urbana sejam utilizados para que possibilite a tomada de futuras decisões projetuais para cada situação em específico.

Em relação ao primeiro setor, sugere-se que novas alterações sejam feitas nas próximas revisões da lei de uso e ocupação do solo do bairro São Miguel. Busca-se através destas incentivar, no entanto inserindo condições de verticalização para que se viabilize a implantação de habitações populares no território, em parceria com moradores já estabelecidos. Além disto pensa-se na permissão de uso para instituições do tipo E3, maiores do que 2.500m² de área construída. Propõe-se também a reivindicação do grande vazio existente para que a este espaço seja destinada uma função social ao mesmo.

No segundo setor, recomenda-se que alterações na lei de uso e ocupação também sejam feitas para que se torne possível a verticalização de edificações multifamiliares contanto que, da mesma forma que no setor anterior, parte das moradias resultantes sejam destinadas à população de baixa renda. Em adição sugere-se que novos recuos sejam estabelecidos e que se aumente a taxa de permeabilidade, bem como de permanência mínima de edificação dos lotes e a inclusão de instituições do tipo E2, até 2500 m² de área construída.

Em relação aos outros três setores, as orlas e o mangue, o principal uso destinado aos mesmos serão os relacionados ao lazer, contemplação e circulação. Contudo, em conformidade com as leis ambientais pertinentes, a função de cada um deles é de proteção territorial do bairro e dos recursos naturais existentes em seu entorno. Destes, o que requererá mais atenção é o da orla ribeirinha por conta das desapropriações necessárias.

Busca-se, portanto, com as novas especificações em relação ao uso e ocupação do solo, o aumento na oferta de moradias para que tanto acolha famílias remanejadas

de áreas de proteção quanto para que possibilite o adensamento populacional, no intuito de tornar esta área mais dinâmica e fomentar o desenvolvimento do comércio local na região, inviável em baixas densidades. Logo, para que haja um maior benefício à população nativa e também atenda algumas demandas de seu entorno, direciona-se que locais sejam escolhidos para a implantação de equipamentos públicos e sociais.

No que trata os instrumentos do estatuto da cidade, alguns podem ser levados em consideração. As operações urbanas consorciadas, o IPTU progressivo no tempo e o solo criado podem auxiliar na captação de fundos para as intervenções necessárias. O parcelamento ou uso compulsório pode ser uma forma conduzir o proprietário a edificar e atribuir uma função ao seu terreno desocupado. Através do direito de preempção o município pode ganhar a preferência na aquisição de lotes para implantação de equipamentos e através do consórcio imobiliário torna-se possível a viabilização de moradias populares através de programas governamentais, que também venham a atuar na reforma e adaptação, em parceria com profissionais locais sob o aval da Lei da assistência técnica gratuita. O zoneamento de incentivos e os próprios incentivos fiscais, dados como instrumentos do desenho urbano, também podem levar a resultados bastante específicos da imagem urbana, funcionalidades do espaço, ou mesmo aquisição de métodos sustentáveis de vida.

3.3.3. CONFIGURAÇÃO ESPACIAL

No que trata esta questão, direciona-se que o bairro tenha um tratamento espacial semelhante ao atual onde não haja conflitos com a morfologia existente e que traga ao bairro o sentimento de unidade. Portanto os espaços resultantes de intervenções devem considerar o entorno ambiental, e urbano consolidado como principal ponto de partida para o desenvolvimento do traçado do bairro.

Em vista disto, no primeiro e segundo setor as implementações necessárias muito tem a ver com os tópicos que serão discutidos em subcapítulos seguintes. No entanto, considera-se que a criação de novas vias e a adaptações às já existentes sejam necessárias e que os espaços possam acompanhar de forma eficiente o crescimento do bairro.

No caso da orla marítima, alguns aspectos devem ser levados em consideração. A engorda, ou acreção artificial de sedimentos, pode ser considerada para a recuperação da faixa perdida devido ao processo de erosão costeira. Ao mesmo tempo, deve-se reestabelecer as infraestruturas públicas de contenção e ampliá-las de forma que cumpram eficientemente suas funções, porém, recomenda-se que a quantidade existente destas estruturas seja mantida. Além disto, visando minimizar o impacto das ondas incidentes na região, propõe-se que estruturas submersas sejam distribuídas por entre as contenções, em profundidade adequada, para que tenham tanto a função de orientar a formação das ondas quanto aumentar a retenção de sedimentos no território praiano, sem que haja grandes impactos visuais, espaciais e ambientais e nem venha a prejudicar a atividade pesqueira. Direciona-se, por fim, que no extremo sul da área delimitada seja criado, posterior ao processo de engorda, uma nova contenção que assegure a integridade desta área, bem como componha uma nova e ampla área livre para o bairro.

No quarto setor, deve ser buscado a integração com a orla ribeirinha através de um eixo linear. Considera-se também a criação de um novo acesso ao bairro próximo à ponte existente. Em relação ao espaço ocupado pelo parque formado, destina-se apenas as áreas planas que não apresentam vegetações típicas de manguezal.

Já no setor cinco, considerando o espaço resultante após as desapropriações, pensou-se em um novo eixo de conexão do bairro de acesso a todo este território, hoje praticamente inacessível. No entanto deve-se atentar à implantação de contenções na parte mediana deste setor cujo território encontra-se também com sinais de erosão. Imagina-se neste setor, a fim de evitar conflito de uso e risco aos usuários, três ambientes diferenciados em relação ao uso do leito do Rio Almada, sendo o primeiro direcionado ao trânsito de embarcações pesqueiras restringindo até certo ponto o acesso de banhistas, o segundo para a contemplação e o terceiro mais voltado às atividades à beira rio e de lazer aquático.

3.3.4. CIRCULAÇÃO VIÁRIA E ESTACIONAMENTOS

Levando em conta as limitações territoriais do bairro São Miguel e as condições encontradas no que se refere estes espaços, pensa-se para o território como um todo

a readequação dos arruamentos existentes e a implantação de novas vias. Visto isso direciona-se a implantação de infraestruturas de drenagem e saneamento, aproveitando do refazimento destes espaços de circulação.

Visa-se para o primeiro setor, portanto, que este seja circundado por uma via perimetral já pensada para suprir um nível maior de adensamento populacional, utilizando-se de vias existentes e reestruturando o antigo arruamento, atualmente destruído pela erosão. Direciona-se também, por questão de trânsito, a implantação de novas vias paralelas entre a Av. Principal e a nova avenida local criada. É pensado para este setor, em adição, a implantação de um terminal de integração que receba linhas de ônibus urbanos comuns e distribua, a partir de linhas menores, a população pelo bairro. Em suma, os arruamentos devem ser reorganizados e corretamente pavimentados com materiais permeáveis.

No setor dois, adaptações às vias existentes também devem ser consideradas para que além de sua melhoria, crie-se espaços para estacionamento e acostamentos, hoje inexistentes. Além disto, direciona-se que alguns arruamentos passem a dar prioridade para o pedestre, restringindo o acesso veicular apenas para moradores de lotes contíguos. Direciona-se além disto que duas novas vias sejam criadas, uma conectando a Av. principal à rua São Luiz e outra contornando o extremo sul deste setor, que ligará a rua Prof. Inocência Jovita à rua Santa Luzia. Os sentidos de trânsito de algumas vias também podem e devem sofrer algumas alterações.

Para o setor da orla marítima deve ser evitado a implantação de vias voltadas ao transporte motorizado, no entanto, dada a proximidade com o primeiro setor, nos espaços referidos aconselha-se a implantação de acostamentos para ônibus urbanos e de turismo. Em relação aos demais setores, o quatro e o cinco, sugere-se que seja pensado em áreas destinadas ao estacionamento e acostamento de veículos particulares bem como para o transporte público.

Contudo, envolvendo e conectando todos os setores apresentados, encaminha-se que vias destinadas à ciclistas e para transportes alternativos semelhantes sejam implantadas por todo o perímetro de forma a facilitar e estimular estas tipologias de locomoção em detrimento do carro. sugere-se também que ônibus de menor porte seja utilizado, visando melhor eficiência de manobra em áreas mais estreitas, tornando, portanto, o deslocamento no território mais eficiente, neste sentido.

3.3.5. PERCURSO DE PEDESTRES

É direcionado neste aspecto, primeiramente, que as calçadas sejam seguras e confortáveis para o pedestre, e que dê continuidade aos usos que hoje existem no território, como os de encontros e descanso. Idealiza-se também que os muros limítrofes, quando houverem, tenham baixa altura e que no máximo tenham gradis e cercas vivas. Da mesma forma, visa-se que os espaços sejam bem arborizados, acessíveis e iluminados para que o pedestre se sinta seguro e estimulado a não utilizar de veículos particulares para se locomover pelo bairro. Também é importante que estes interliguem e façam a conexão de todo o território às atividades de apoio, de forma bastante intuitiva por todos os cinco setores delimitados.

3.3.6. ESPAÇOS LIVRES

Além dos espaços livres resultantes do parque linear no setor três, do calçadão das orlas e eixos de circulação, outros grandes espaços podem ser pensados para compor o centro cívico, entre a escola de ensino médio e o centro comunitário, e também às margens da Foz do Rio Almada, para que sejam utilizados no intuito de promover ações populares, possibilitando o desempenho de outras funções diversas.

3.3.7. ATIVIDADES DE APOIO

No que tratam as atividades de apoio, estas devem buscar atender as necessidades da população quando se pensado em termos de lazer, educação e saúde. Portanto direciona-se que estas atividades devem estar interligadas pelos percursos e pela malha viária de forma que seu acesso seja facilitado. Logo propõe-se que sejam implantadas edificações que ofereçam serviços como creches e escolas de ensino infantil, bem como quadras esportivas, academias, pista de skate, parques infantis, quiosques e áreas cobertas. Em adição, na orla ribeirinha pode-se propor novas áreas para a implantação de um novo estaleiro, bem como de um centro de melhoria e venda do pescado, para o mantimento e preservação das tradições locais.

No caso do centro cívico comunitário, este poderá ser composto por uma escola de ensino médio, o qual no período noturno pode-se viabilizar cursos de capacitação profissional de jovens e adultos, e de um centro comunitário que atuará na gestão local, por meio de uma subprefeitura em conjunto com a associação de moradores, tendo também a função de oferecer serviços públicos voltados a atender as necessidades sociais e de luta da população.

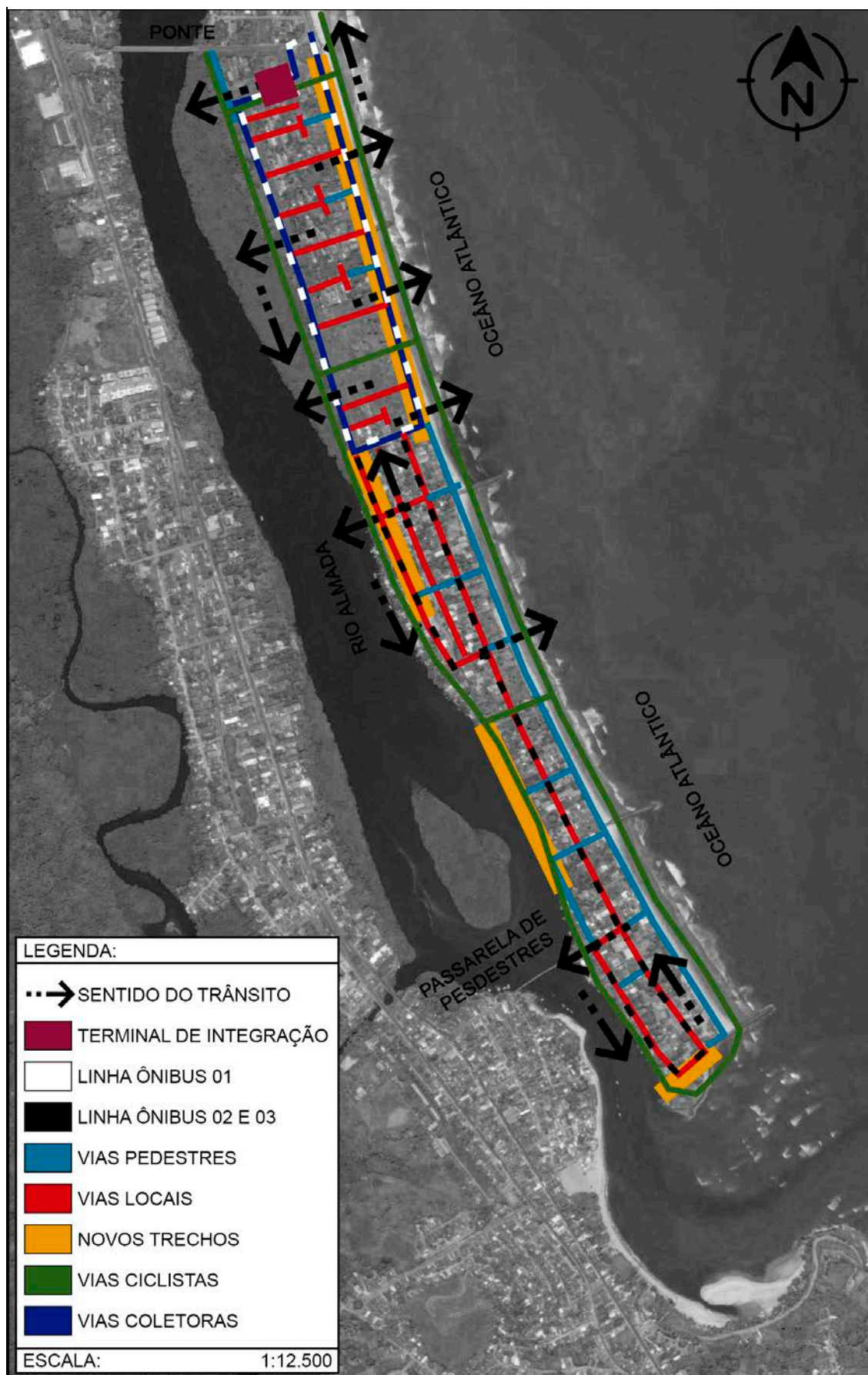
3.3.8. MOBILIÁRIO URBANO

Considerando a atual falta de mobiliário urbano, locais adequados para estes devem ser estrategicamente escolhidos e distribuídos de forma que as necessidades relativas dos habitantes do bairro sejam atendidas. Assim recomenda-se que bancos, mesas, bicicletários, pontos de ônibus, sinalização, totens informativos, paginação para deficiente visual, sinalizações verticais e horizontais, sejam implantados. A arborização dos espaços públicos e a utilização de pavimentação permeável, bem como de materiais recicláveis, também são imprescindíveis.

3.4. CENÁRIO IDEAL

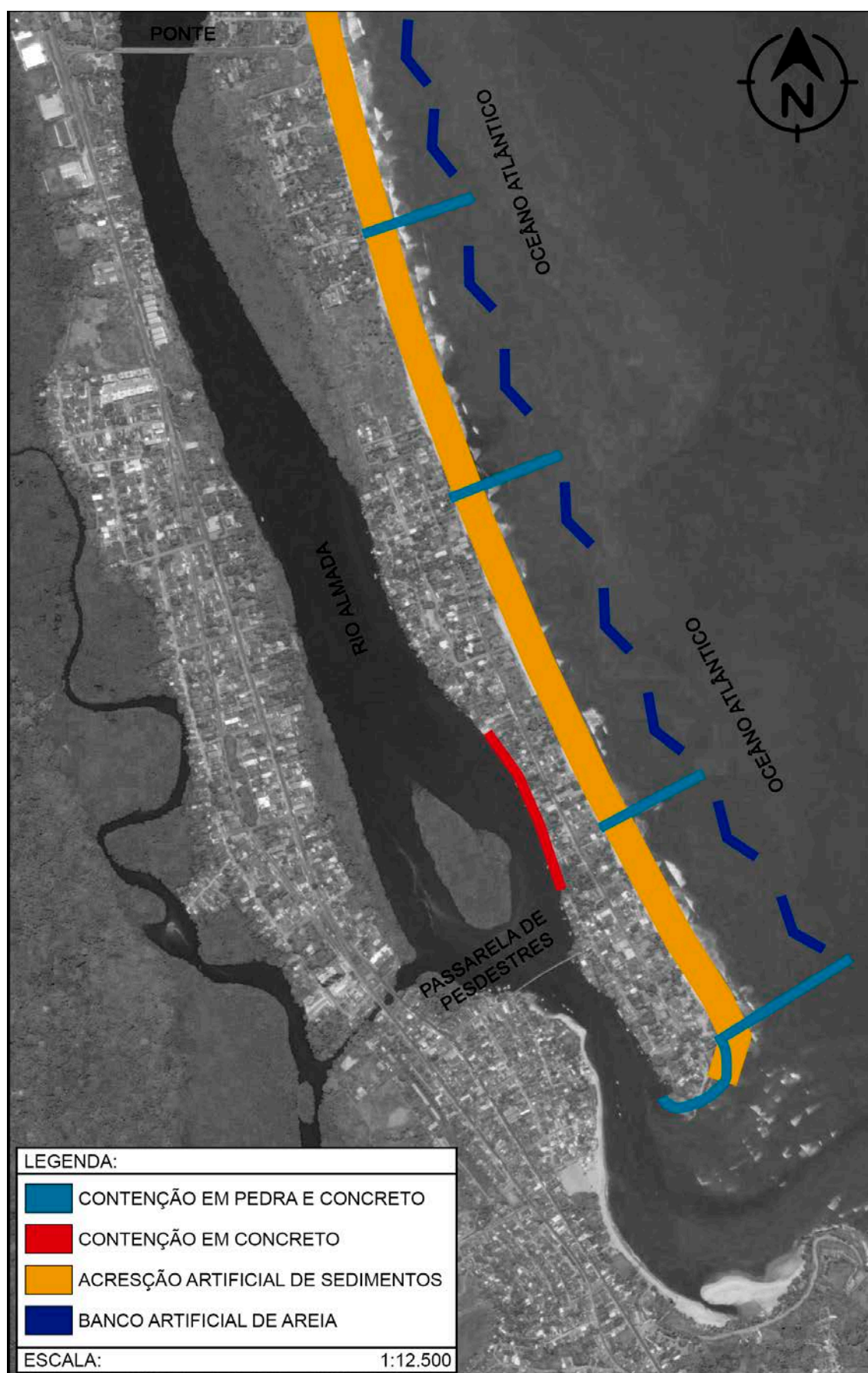
Como parte dos direcionamentos, na finalidade de formalizar o que foi dito anteriormente em relação às especificações do eixo de planejamento e desenho urbano, pensou-se na elaboração de um cenário ideal, visando o maior entendimento das proposições através do estímulo visual. Sintetizado então no formato de mapas e ilustrações, será mostrado a prévia de um dos possíveis resultados de intervenções urbanísticas no bairro São Miguel, para que no futuro seja encaminhado ao julgamento técnico e popular, e por fim, através do consenso, chegue-se a um anteprojeto que abranja os tópicos levantados. Para tanto, os mapas a seguir exibem os direcionamentos das vias e transporte público, estruturas de contenção, desapropriações e zoneamento de incentivos além dos equipamentos públicos e sociais. Após estes mapas serão exibidas as primeiras intenções projetuais, enumeradas no “mapa 20”, último da sequência abaixo, elaboradas a partir da modelagem virtual e usando como base a planta urbanística mais atual do território.

MAPA 16 – VIAS E TRANSPORTE PÚBLICO. NOVO.



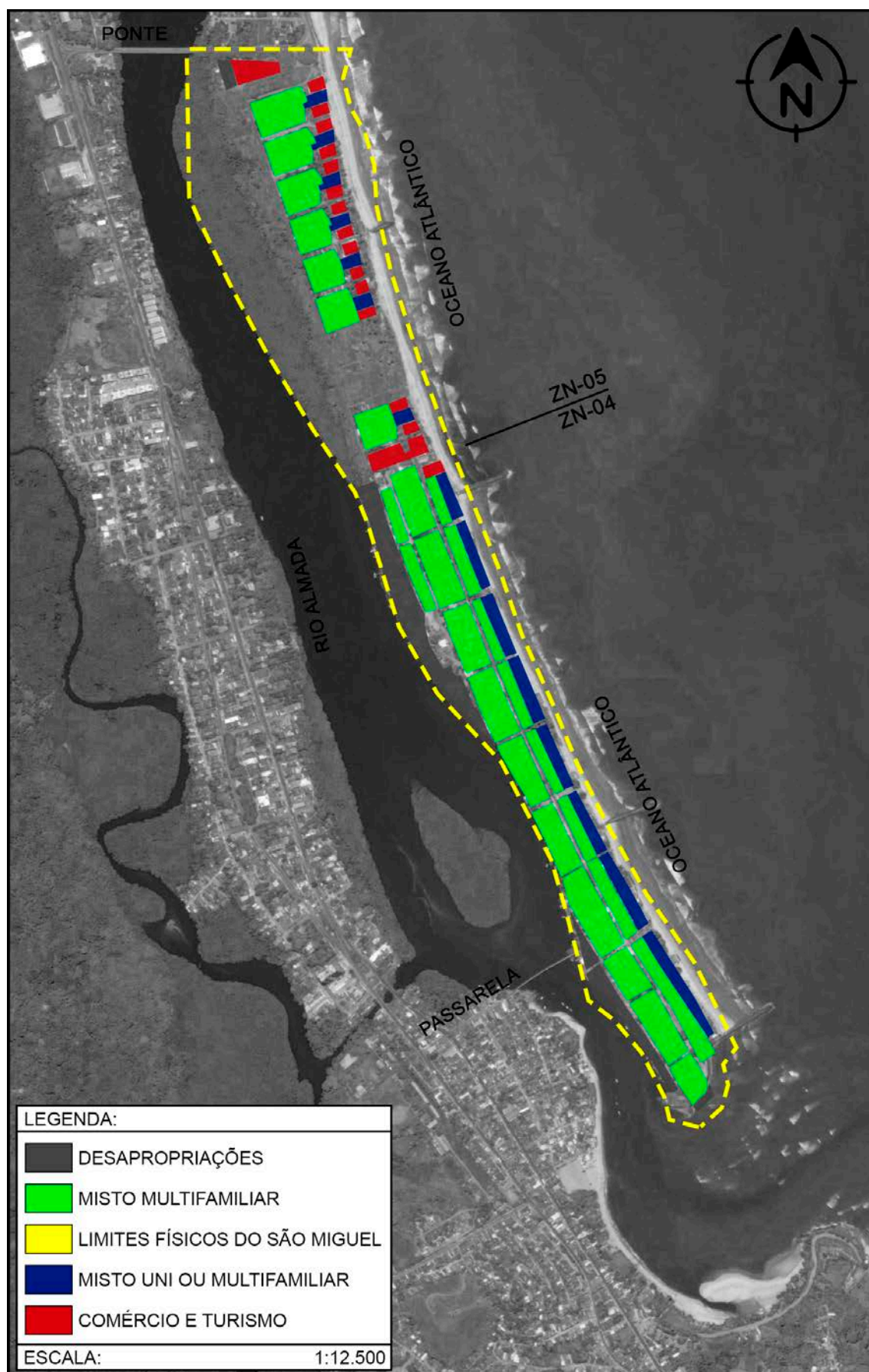
FONTE: AUTOR. ADAPTADO GOOGLE, 2018.

MAPA 17 - INFRAESTRUTURAS DE CONTENÇÃO. NOVO.



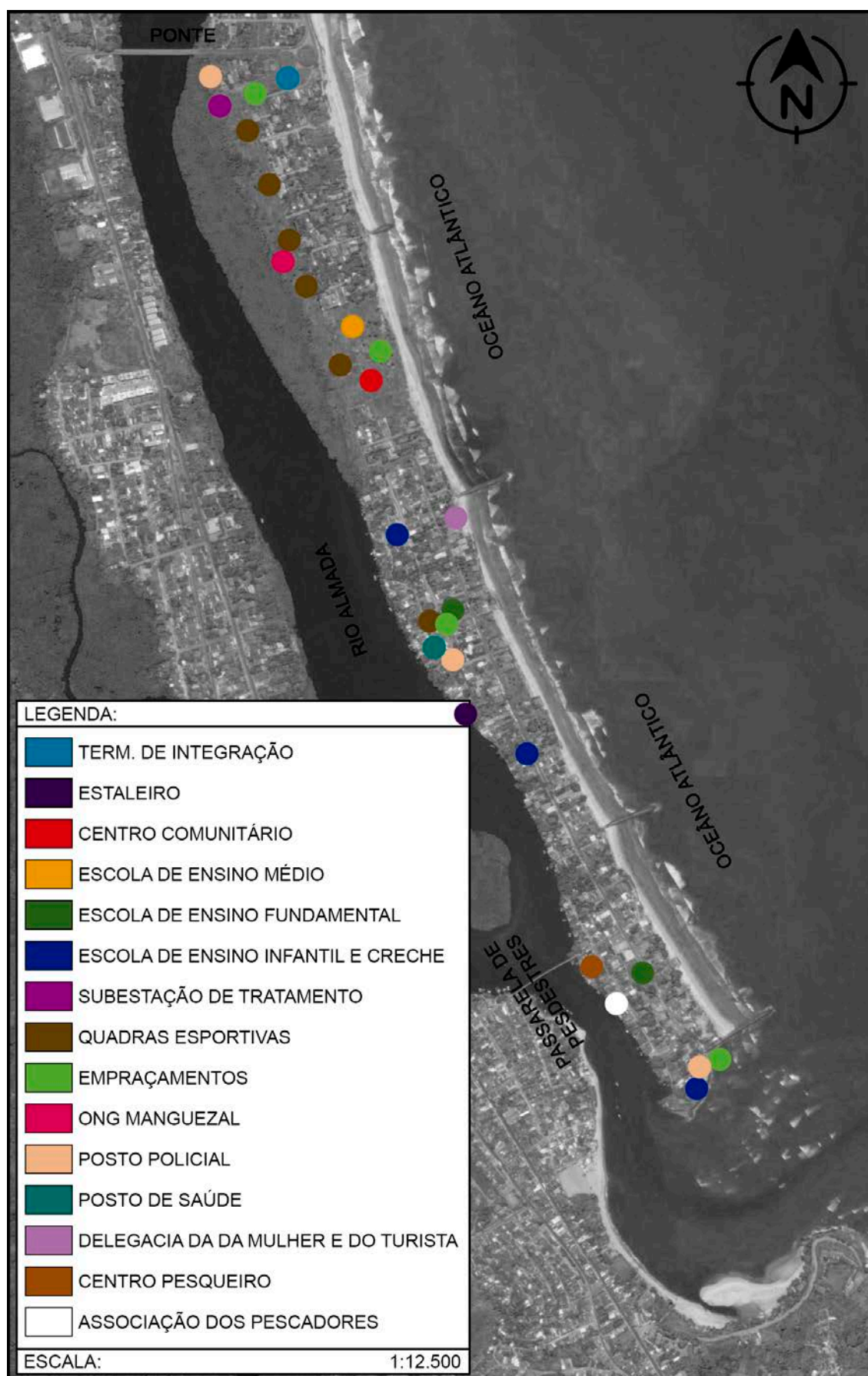
FONTE: AUTOR. ADAPTADO GOOGLE, 2018.

MAPA 18 – DESAPROPRIAÇÕES E ZONEAMENTO DE INCENTIVOS. NOVO



FONTE: AUTOR. ADAPTADO GOOGLE, 2018.

MAPA 19 - EQUIPAMENTOS PÚBLICOS E SOCIAIS. NOVO.



FONTE: AUTOR. ADAPTADO GOOGLE, 2018.

MAPA 20 – GUIA DE ILUSTRAÇÕES.



FONTE: AUTOR. ADAPTADO GOOGLE, 2018.

Como acima, o primeiro mapa desta sequência (mapa 16) trata das vias e transporte público e mostra, além dos sentidos de trânsito imaginados e dos novos trechos criados, a organização destas para pedestres, veículos, ciclistas e possíveis linhas de ônibus, bem como a sua hierarquização e a conexão com o terminal. O “mapa 17” dispõe das estruturas de proteção territorial contra o processo de erosão. O terceiro mapa (mapa 18) apresenta o zoneamento de incentivos para o uso e ocupação do solo, priorizando a habitação multifamiliar e o uso misto do lote. O “mapa 19” direciona pontos para a implantação de novos equipamentos públicos e sociais, além do posto de saúde.

Assim, enfatizando o que antes foi dito, os mapas exibidos tratam dos direcionamentos baseados nas proposições feitas, relacionadas ao planejamento e desenho urbano pensados para este trabalho. Contudo, sabendo a limitação em mapas, no que se refere à compreensão do ambiente urbano idealizado, imagens foram geradas no intuito de representação destas e de outras questões um pouco mais específicas do desenho urbano. Logo, as ilustrações que seguem a partir da próxima página mostrarão vistas gerais de cada um dos setores delimitados, já com o cenário ideal formulado com base nos estudos feitos. Nestas, poderá ser notado o respeito às limitações ambientais existentes e o proveito tirado dos espaços públicos em prol da melhoria na qualidade de vida da comunidade estabelecida no território.

Portanto, as primeiras duas imagens (fig. 174 e 175) estão relacionadas ao loteamento barra Norte e mostram, além do processo de verticalização dos lotes para habitação social, comércio e turismo, a circulação perimetral que conformam as novas vias coletoras do bairro. Na imagem seguinte a estas (fig. 176) encontra-se o território relacionado ao setor da Vila de pescadores, exibindo também o processo de verticalização dos lotes e suas principais vias de acesso. Da mesma forma, a quarta imagem apresentada (fig. 177) trata da poção inicial da orla marítima e sua configuração espacial. A quinta imagem (fig. 178) mostrará o setor quatro e o parque linear implantado beirando o mangue. E por fim a sexta imagem (fig. 179) mostra as partes recuperada da orla ribeirinha. Contudo, relacionadas e enumeradas no “mapa 20” na página anterior, as imagens posteriores a estas (fig. 180 a 193) exibirão pontos específicos, ilustrando os direcionamentos propostos no capítulo anterior para o bairro São Miguel, de forma que a imagem urbana pensada fique ainda mais clara no intuito de viabilizar discussões aprofundadas a respeito das soluções encontradas.

FIGURA 174 – SETOR 1, LOTEAMENTO BARRA NORTE. VIAS DE ACESSO E CONFIGURAÇÃO GERAL.



FONTE: AUTOR, 2018.

FIGURA 175 - SETOR 1, LOTEAMENTO BARRA NORTE. CONTORNO DA VIA COLETORA E ACESSOS AO SETOR 2.



FONTE: AUTOR, 2018.

FIGURA 176 - SETOR 2. VILA DE PESCADORES. CONFIGURAÇÃO GERAL E VIAS PRINCIPAIS.



FONTE: AUTOR, 2018.

FIGURA 177 - SETOR 3. ORLA MARÍTIMA. VISTA GERAL.



FONTE: AUTOR, 2018.

FIGURA 178 - SETOR 4, MANGUE. VISTA GERAL.



FONTE: AUTOR, 2018.

FIGURA 179 - SETOR 5, ORLA RIBEIRINHA. PANORÂMICA.



FONTE: AUTOR, 2018.

FIGURA 180 - SETOR 1. EMPRAÇAMENTO E TERMINAL DE INTEGRAÇÃO URBANO LOCAL.



IMAGEM RELACIONADA NO "MAPA 20" AO NUMERO 1.

FONTE: AUTOR, 2018.

FIGURA 181 - CENTRO CÍVICO COMUNITÁRIO, SETOR 1.



IMAGEM RELACIONADA NO "MAPA 20" AO NUMERO 2.

FONTE: AUTOR, 2018.

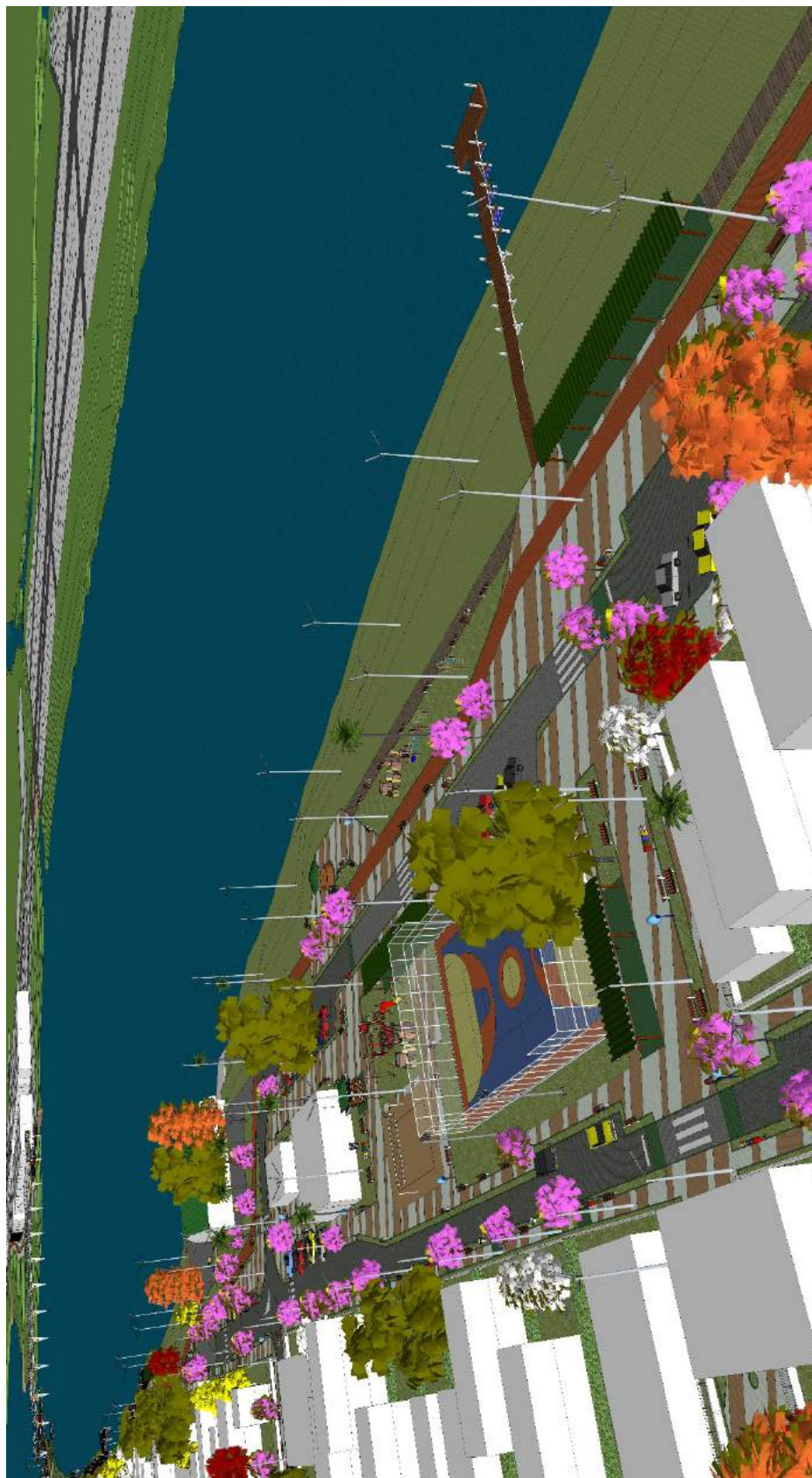
FIGURA 182 - TIPOLOGIA DE VIA LOCAL. SETOR 1.



FONTE: AUTOR, 2018.

IMAGEM RELACIONADA NO "MAPA 20" AO NUMERO 3.

FIGURA 183 - EMPRAÇAMENTO E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS. SETOR 2.



FONTE: AUTOR, 2018.

IMAGEM RELACIONADA NO "MAPA 20" AO NUMERO 4.

FIGURA 184 - VISTA EM ESCALA HUMANA DA NOVA FORMATAÇÃO DA RUA SANTA LUZIA. SETOR 2.



FONTE: AUTOR, 2018.

IMAGEM RELACIONADA NO "MAPA 20" AO NUMERO 5.

FIGURA 185 - VIA LOCAL DESTINADA AO PEDESTRE. SETOR 2.



FONTE: AUTOR, 2018.

IMAGEM RELACIONADA NO "MAPA 20" AO NUMERO 6.

FIGURA 186 - VISTA DA ORLA MARITIMA. SETOR 3.



IMAGEM RELACIONADA NO "MAPA 20" AO NUMERO 7.

FONTE: AUTOR, 2018.

FIGURA 187 - VISTA DA ORLA MARÍTIMA. SETOR 3.



FONTE: AUTOR, 2018.

IMAGEM RELACIONADA NO "MAPA 20" AO NUMERO 8.

FIGURA 188 - NOVO EMPRAÇAMENTO O EXTREMO SUL DA ORLA MARÍTIMA. SETOR 3.



IMAGEM RELACIONADA NO "MAPA 20" AO NUMERO 9.

FONTE: AUTOR, 2018.

FIGURA 189 - VISTA DO EIXO LINEAR DO MANGUE. SETOR 4.



IMAGEM RELACIONADA NO “MAPA 20” AO NUMERO 10.

FONTE: AUTOR, 2018.

FIGURA 190 - EIXO LINEAR DO MANGUE COM VISTA PARA O CENTRO CÍVICO. SETOR 4



FONTE: AUTOR, 2018.

IMAGEM RELACIONADA NO "MAPA 20" AO NUMERO 11.

FIGURA 191 - NOVO TRECHO DA ORLA RIBEIRINHA. CONTENÇÕES E DECKS. SETOR 5.



IMAGEM RELACIONADA NO "MAPA 20" AO NUMERO 12.

FONTE: AUTOR, 2018.

FIGURA 192 - ORLA RIBEIRINHA. TRECHO DA RUA PROF. INOCÊNCIA JOVITA E RUA DA COSTA. SETOR 5.



IMAGEM RELACIONADA NO "MAPA 20" AO NUMERO 13.

FONTE: AUTOR, 2018.

FIGURA 193 - VISTA APROXIMADA. CONFIGURAÇÃO DA ORLA RIBEIRINHA. SETOR 5.



FONTE: AUTOR, 2018.

IMAGEM RELACIONADA NO "MAPA 20" AO NUMERO 14.

Como pôde ser visto, as imagens acima referem-se ao novo cenário ideal pretendido para o bairro São Miguel, as quais ilustram os direcionamentos propostos no subcapítulo anterior. Logo, nas imagens relativas ao loteamento Barra Norte (fig. 180 a 182) foi mostrado o empraçamento onde está o terminal de integração de transporte público de médio porte (fig. 180), imaginado para atender apenas ao bairro, assim como as instalações do centro cívico comunitário, composto por um colégio de ensino médio e do centro comunitário unidos através de uma praça cívica (fig. 181). Mostrou-se também uma das ruas locais onde a configuração espacial foi mantida, porém, reestruturada para o benefício do pedestre (fig. 182).

As imagens associadas ao setor da vila de pescadores (fig. 183 a 185) mostram, além do empraçamento (fig. 183) encaminhado a uma área já direcionada para isto, que abrange tanto o posto de saúde como o novo posto policial, também foram exibidas vias que articulam os espaços deste setor com foco em transportes ativos, como o peatonal e cicloviário, mas também levando em conta a necessidade de espaços destinados à circulação de veículos motorizados (fig. 184 e 185).

Em relação as imagens que representam os direcionamentos para o setor da orla marítima (fig. 186 a 188), mostrou-se sua configuração espacial formada por calçadões e pela ciclovia, em espaços resultantes posteriores à engorda da praia e adequadas contenções para proteção territorial (fig. 186 e 187). Foi mostrado também o novo empraçamento localizado ao sul deste setor, espaço este também resultante da engorda (fig. 188).

Nas imagens referentes tanto ao setor do mangue quanto ao setor da orla ribeirinha (fig. 189 a 193), é destacado o eixo linear que conecta ambos, bem como os equipamentos públicos e os novos percursos idealizados. Da mesma forma, é mostrado além disto, a estrutura de contenção para proteção territorial no setor da orla ribeirinha (fig. 191), as docas destinadas a embarcações pesqueiras e de lazer, além do esboço para acessibilidade da passarela de pedestres e o centro pesqueiro (fig. 192 e 193).

Em suma, todas as imagens apresentadas tratam também dos espaços livres do bairro, nos quais sempre foi buscado a orientação dos mesmos conforme suas funções específicas, seja de circulação, contemplação ou mesmo voltado às diferentes atividades que poderão se exercidas pela população. Da mesma forma, como ilustrado, mobiliários urbanos foram distribuídos por todo o território.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este Trabalho de Conclusão de Curso no bairro São Miguel, localizado no município de Ilhéus-BA, possibilitou entrar em contato com temas e ideias que convergem para o desenvolvimento urbano sustentável, identificar fatores que foram determinantes para a intensificação da atual fragilidade social e ambiental do bairro e, desta forma, conhecer a realidade do bairro para direcionar ações que podem ser tomadas ao considerar sua reurbanização.

Os resultados obtidos demonstraram, portanto, que há uma gama de meios para tornar este processo justo, democrático e participativo. Ao mesmo tempo, salientaram que diversas parcerias devem existir para que esta comunidade tenha um desenvolvimento cada vez mais sustentável, nesta e pelas próximas gerações. Logo, ao perceber que as diretrizes propostas são fruto dos estudos feitos e que o resultado final pode contribuir em futuras discussões a respeito do desenvolvimento sustentável do São Miguel, fica evidente que cada um dos objetivos apresentados por este trabalho foi, de fato, alcançado.

De modo geral, pode-se dizer então que a revisão bibliográfica foi fundamental para o entendimento geral da problemática abordada e para o direcionamento das ações e diretrizes apresentadas. Concomitantemente, o embasamento teórico sustentou uma compreensão mais aprofundada das relações existentes no território estudado. A pesquisa de campo, realizada com base em metodologias de análise de desenho urbano, possibilitou a leitura perceptiva do bairro, guiando a visão deste autor para os pontos mais relevantes do espaço urbano e ambiental, material e imaterial, construído e percebido, do bairro São Miguel.

Logo, ao constatar a realidade da urbanização brasileira, relacionando este processo à formação e consolidação do território e da comunidade do bairro em questão, ficou ainda mais claro e evidente que este processo tem acontecido de forma insustentável, dada as condições existentes. Isto leva, portanto, à compreensão que novos rumos devem ser tomados para que se redirecione a forma pela qual o Poder Público lida com as problemáticas urbanas atuais.

Além disso, o direcionamento ideológico promovido pelo conceito de sustentabilidade também foi de fundamental importância para orientar as ações gerais

relacionadas aos eixos do Programa Cidades Sustentáveis e mais especificamente ao eixo de planejamento e desenho urbano. Neste sentido, o direcionamento para princípios que fundamentam as bases do Urbanismo Sustentável foi de grande valia para este trabalho pois ao considerá-los, pôde-se chegar a questões realmente importantes, relacionadas ao meio ambiente, à qualidade, à diversidade e ao dinamismo da vida urbana.

A elaboração de um cenário futuro ideal com base nos direcionamentos teóricos propostos, balizam as intervenções espaciais no bairro em estudo. Assim, considera-se que a partir do exercício de elaboração de imagens se possa identificar questões ainda mais específicas, vindo a se tornar futuramente um projeto detalhado para ser executado. Contudo, a partir da proposta e das ilustrações aqui apresentada já é possível identificar as premissas ligadas ao Crescimento Urbano Inteligente, ao Novo Urbanismo e em parte das edificações e bairros sustentáveis, da mesma forma que contempla, mesmo que de proporções abrangentes, a metodologia de atuação da disciplina e do profissional de desenho urbano nas etapas de planejamento, embasados nos alicerces da sustentabilidade.

Como uma das dificuldades sentidas no levantamento de dados sobre a população, orienta-se para que no próximo censo promovido pelo IBGE, os setores censitários sejam adequados ao zoneamento territorial, como disposto na Lei de Uso e Ocupação do Solo. Acredita-se que isso facilitará o levantamento futuro de dados específicos condizentes com a realidade de cada uma das zonas existentes, viabilizando a confecção de indicadores atrelados ao Programa Cidades Sustentáveis, tendo o intuito de medir a evolução da comunidade ao longo do tempo, principalmente da Zona Especial de Interesse Social recentemente criada.

Por fim, ter lidado com as complexidades de um meio urbano repleto de problemáticas foi extremamente complicado e desgastante, uma vez que envolveu muitos fatores e relações ao mesmo tempo, sendo um dos motivos para que o desenvolvimento deste trabalho tenha sido tão prologado e exaustivo. Contudo, ainda assim foi uma grande satisfação chegar aos resultados apresentados e constatar que a realidade urbana do bairro São Miguel tem condições de chegar a um novo patamar de desenvolvimento, contando com a utilização de meios e ferramentas existentes para que direcionamentos como os aqui propostos sejam viabilizados e concretizados em sua totalidade.

BIBLIOGRAFIA

AGRAVO. **Blog do Agravo**, 2014. Disponível em: <<http://www.agravo.blog.br/2014/04/04/temperatura-alta-e-chuva-fraca-predominam-em-grande-parte-da-bahia-no-final-de-semana/>>. Acesso em: 17 dez. 2017.

AISEC. Sobre Aracaju Lazer. **AISECARACAJU**, 2018. Disponível em: <<http://aiesecaracaju.blogspot.com/2012/03/sobre-aracaju-lazer.html>>. Acesso em: 26 out. 2017.

ALELO. 5 benefícios do cacau para a saúde. **ALELO COMER BEM É TUDO DE BOM**, 2017. Disponível em: <<http://www.alelocomerbemtdb.com.br/5-beneficios-cacau-para-saude/>>. Acesso em: 18 maio 2018.

ALUGUEPOUSADAS. Pousada Barra de São Miguel. **ALUGUEPOUSADAS**, 2018. Disponível em: <<http://www.aluguepousadas.com.br/pousadas/pousada-barra-sao-miguel>>. Acesso em: 13 abr. 2018.

ANDRADE, M. P. **Ilhéus: Passado e Presente**. 3ª. ed. Ilhéus: Editus, 2003. 143 p.

BARBIERI, J. C. **Desenvolvimento e Meio Ambiente: as estratégias de mudanças da agenda 21**. Petrópolis: Vozes, v. 1, 2009. 159 p.

BOAS PRÁTICAS. **Programa Cidades Sustentáveis**, 2018. Disponível em: <<http://www.cidadessustentaveis.org.br/boas-praticas>>. Acesso em: 5 nov. 2017.

BOLDARINI, A. A. Requalificação da orla marítima de Ilha Comprida. Disponível em: <<http://www.boldarini.com.br/projetos/requalificacao-da-orla-maritima-de-ilha-comprida/>>. Acesso em: 29 maio 2017.

BRASIL. Decreto nº 24.643, de 10 de julho de 1934. **Código das Águas**, Rio de Janeiro/RJ, 10 Jul 1934.

BRASIL. Constituição Federal de 1988, Brasília/DF, 5 out 1988.

BRASIL. Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000. **Sistema Nacional de Unidades de Conservação**, Brasília/DF, 18 Jul 2000.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**, Brasília/DF, 10 jul 2001.

BRASIL. Lei nº 11.428, de 22 de dezembro de 2006. **Utilização e proteção da vegetação nativa do Bioma Mata Atlântica**, Brasília/DF, 22 Dez 2006.

BRASIL. Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012. **Novo Código Florestal**, Brasília/DF, mai 2012.

CAMARGO, A. L. D. B. **As dimensões e os desafios do desenvolvimento sustentável: Concepções, entraves e implicações à sociedade humana**. UFSC. Florianópolis, p. 198. 2002.

CLIMAS DO BRASIL. **Wikipédia**, 2018. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Clima_do_Brasil>. Acesso em: 29 mar. 2018.

COSTA, K. et al. Análise dos impactos socioambientais no bairro São Miguel em Ilhéus (BA) após a construção e ampliação do Porto Internacional de Ilhéus. **Anais XVI Encontro nacional dos Geógrafos**, Porto Alegre, julho 2010.

DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. **O processo de urbanização no Brasil**. 1ª edição; 1ª reimpressão. ed. São Paulo: EDUSP, 2004. 352 p.

DEL RIO, V. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. 1ª. ed. São Paulo: PINI, 2004. 200 p.

DIAS, M. H. Periódicos UESC. **Sesmarias, posses e terras indígenas na vila de Ilhéus (Bahia, 1758-1822)**, Ilhéus, 18 nov. 2013. 13. Disponível em: <<http://periodicos.uesc.br/index.php/especiaria/article/viewFile/642/605>>. Acesso em: 20 fev. 2017.

DOURADO, C.; OLIVEIRA, S.; ÁVILA, A. M. Análise de zonas homogêneas em séries temporais de precipitação no Estado da Bahia. **SCHIELO**, 2013. Disponível em:

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0006-87052013000200012>. Acesso em: 2 abr. 2015.

EIXOS. **Programa Cidades Sustentáveis**, 2018. Disponível em: <<http://www.cidadessustentaveis.org.br/eixos>>. Acesso em: 2 mar. 2015.

FARR, D. **Urbanismo Sustentável: Desenho Urbano com a Natureza**. 1ª. ed. Porto Alegre: Bookman, 2013. 348 p.

FORATTINI, O. P. **Ecologia Epidemiologia e Sociedade**. São Paulo: EDUSP, 1992. 528 p.

HEINE, M. L. **Passeio Histórico na Capitania de São Jorge dos Ilhéus**. São Paulo: GRD, 1995. 115 p.

IBGE. Censo demográfico. **IBGE**, 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 18 out. 2017.

ILHÉUS. Lei nº 1.105, de 28 de maio de 1974. **Código de Posturas Municipal**, Ilhéus/BA, 28 mai 1974.

ILHÉUS. Lei nº 2.400, de agosto de 1991. **Lei de Uso e ocupação do Solo de Ilhéus**, Ilhéus/BA, 6 ago 1991.

ILHÉUS. Lei nº 3.265, de 26 de novembro de 2006. **Plano Diretor Participativo de Ilhéus**, Ilhéus/BA, 29 nov 2006.

ILHÉUS. Lei nº 3.510, de 13 de dezembro de 2010. **Código Ambiental de Ilhéus**, Ilhéus/BA, 13 dez 2010.

ILHÉUS. Lei nº 3.746, de 9 de outubro de 2015. **Lei de Uso e Ocupação do Solo de Ilhéus**, Ilhéus/BA, 9 out 2015.

ILHÉUS. Lei nº 001/2017, de 3 de janeiro de 2017. **Lei Orgânica do Município de Ilhéus**, Ilhéus/BA, 3 jan 2017.

ILHEUS.NET. Rio do Engenho comemora festa da padroeira Senhora Sant'Ana neste domingo. **ILHEUS.NET**, 2016. Disponível em: <<https://www.ilheus.net/2016/07/rio-do-engenho-senhora-santana.html>>. Acesso em: 9 dez. 2017.

INFOHABITAR. **INFOHABITAR**, 2013. Disponível em: <<http://infohabitar.blogspot.com/2013/11/>>. Acesso em: 26 out. 2017.

INSTITUCIONAL. **Programa Cidades Sustentáveis**, 2018. Disponível em: <<http://www.cidadessustentaveis.org.br/institucional>>. Acesso em: 2 nov. 2017.

LAGO, A.; PÁDUA, J. A. **O que é ecologia**. São Paulo: Brasiliense, v. 116, 2017. 86 p.

MACEDO, A. C. Arqutextos. **Vitruvius**, 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/07.082/262>>. Acesso em: 14 jun. 2017.

MENDONÇA, J. R. PERFIL DE NATIVOS. **FACEBOOK**, 2018. Disponível em: <<https://www.facebook.com/joserezendemendonca>>. Acesso em: 28 maio 2015.

NAHUD, A. Os Coronéis: A saga do cacau. **Cinzas e Diamantes**, 2015. Disponível em: <http://cinzasdiamantes.blogspot.com.br/2010/05/na-ponta-da-lingua_29.html>. Acesso em: 8 abr. 2018.

NAZAL, J. PERFIL DE NATIVOS. **FACEBOOK**, 2018. Disponível em: <<https://www.facebook.com/josenazal.pachecosoub>>. Acesso em: 2 ago. 2015.

NOSSA ILHÉUS. **NOSSA ILHÉUS**, 2018. Disponível em: <<http://www.nossailheus.org.br/nossa-ilheus/>>. Acesso em: 7 mar. 2018.

PMMA. Plano Municipal de conservação e recuperação da Mata Atlântica de Ilhéus - Bahia. **SOSMA**, Ilhéus, 2012. Disponível em: <<https://www.sosma.org.br/wp-content/uploads/2014/04/pmma-ilheus-parte1.pdf>>. Acesso em: 20 maio 2016.

PREFEITURADEILHÉUS. Prefeito apresenta a Ministro projeto de recuperação da orla norte. **Prefeitura de Ilhéus**, 2015. Disponível em:

<<http://www.ilheus.ba.gov.br/detalhe-da-materia/info/prefeito-apresenta-a-ministro-projeto-de-recuperacao-da-orla-norte/6949>>. Acesso em: 25 fev. 2018.

SACHS, I. **Ecodesenvolvimento**: crescer sem destruir. Tradução de Eneida Araújo. São Paulo: Vértice, 1986. 207 p.

SACHS, I. **Estratégias de Transição para o século XXI - Desenvolvimento e meio ambiente**. São Paulo: Studio Nobel/FUNDAP, 1993. 103 p.

SANTOS, F. G. D. A baía do Pontal - Ilhéus: relações do porto com a cidade (1911 - 1971). **Revista crítica Histórica**, Alagoas, v. 13, n. 7, p. 19, jun. 2016. Disponível em: <<http://www.revista.ufal.br/criticahistorica/attachments/article/263/Dossi%C3%AA%201%20-%20FI%C3%A1vio%20Gon%C3%A7alves-.pdf>>. Acesso em: 18 maio 2018.

SANTOS, M. **Zona do cacau**: introdução ao estudo geográfico. 2. ed. São Paulo: Nacional, v. Brasiliana; 296, 1957. Disponível em: <<http://www.brasiliana.com.br/obras/zona-do-cacau-introducao-ao-estudo-geografico/pagina/3/texto>>. Acesso em: 30 set. 2017.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5ª. ed. São Paulo: EDUSP, 2008. 176 p.

SUPTOURS. Favela Rocinha tour. **SUPTOURS**, 2016. Disponível em: <<http://suptours.com.br/en/product/favela-rocinha-tour/>>. Acesso em: 26 out. 2017.

TRIPADVISOR. Fazenda Provisão - SEDE. **TRIPADVISOR**, 2018. Disponível em: <<https://media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-s/0d/d8/d8/46/fazenda-provisao-sede.jpg>>. Acesso em: 18 maio 2018.

URBANIZAÇÃO do Complexo Cantinho do Céu. **Archdaily**, 2013. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-157760/urbanizacao-do-complexo-cantinho-do-ceu-slash-boldarini-arquitetura-e-urbanismo>>. Acesso em: 10 maio 2017.

WIKIPEDIA. Copacabana. **WIKIPEDIA**, 2017. Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/Copacabana>>. Acesso em: 26 out. 2017.

ANEXOS

ANEXO I
CAPÍTULO II
DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Art. 5º - São estabelecidas as seguintes categorias de usos no Município:

R1 - USO RESIDENCIAL UNIFAMILIAR - É aquele caracterizado por uma única habitação por lote;

R2 - USO RESIDENCIAL COLETIVO OCUPANDO ESPAÇO HORIZONTAL – É aquele caracterizado por mais de uma habitação por lote, havendo ou não área de uso comum, com altura (H) igual ou inferior a 9,00m (nove metros);

R3 - USO RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR - É aquele caracterizado pela construção de uma ou mais habitação por lote, ocupando espaço vertical;

C1 - USO POR COMÉRCIO E SERVIÇO DIVERSIFICADO - É aquele caracterizado por venda e prestação de serviço relacionado exclusivamente com o uso residencial local, que não represente risco de causar transtornos incompatíveis com o uso residencial e cuja área construída não seja superior a 250,00 m² (duzentos e cinquenta metros quadrados).

C2 - USO POR COMÉRCIO E SERVIÇO DIVERSIFICADO - É aquele caracterizado por venda ou prestação de serviço relacionado ou não com o uso residencial e/ou cuja área construída seja superior a 250,00 m² (duzentos e cinquenta metros quadrados) e inferior a 1.000,00 m² (mil metros quadrados).

C3 - USO POR COMÉRCIO DE PRODUTOS NO VAREJO OU SERVIÇO ESPECIAL- É aquele caracterizado pela venda ou prestação de serviço em estabelecimento com área construída superior a 1.000,00 m² (mil metros quadrados).

C4 - USO POR COMERCIO ATACADISTA - É aquele caracterizado pelo manuseio, armazenamento ou venda de mercadorias no atacado.

I1 - USO PARA PEQUENAS OFICINAS OU MICRO-EMPRESAS INDUSTRIAIS – É aquele caracterizado por atividades industriais e de oficinas de pequeno porte, que não causem incômodo aos usos residenciais vizinhos, fluxo do trânsito excessivo ou

qualquer interferência que prejudique o meio ambiente, com área construída não superior a 500,00 m² (quinhentos metros quadrados).

I2 - USO POR OFICINAS OU INDÚSTRIAS EM GERAL - É aquele caracterizado pela atividade industrial incompatível com o uso residencial, e/ou com área construída superior a 500,00 m² (quinhentos metros quadrados).

I3 - USO POR INDÚSTRIAS E DEPÓSITOS DE PRODUTOS QUÍMICOS – É

aquele caracterizado por atividade industrial ou armazenamento de produtos químicos.

E1 - USO PARA INSTITUIÇÃO DE ÂMBITO LOCAL - É aquele caracterizado por educação, saúde, lazer, cultura, assistência social, culto religioso ou administrativo público cuja área construída seja inferior a 250,00m² (duzentos e cinquenta metros quadrados) e lotação até 100 (cem) pessoas.

E2 - USO PARA INSTITUIÇÃO DIVERSIFICADA - É aquele caracterizado por atividades destinadas à educação, saúde, lazer, cultura, assistência social, culto religioso ou administração pública, cuja área construída seja superior a 250,00 m² (duzentos e cinquenta metros quadrados), inferior a 2.000,00 m² (dois mil metros quadrados) e lotação até 500 (quinhentos) pessoas.

E3 - USO PARA INSTITUIÇÃO ESPECIAL - É aquele caracterizado por atividades destinadas à educação, saúde, lazer, cultura, assistência social, culto religioso ou administração pública, não enquadrada em E.1 e E.2.

T1 - USO PARA TURISMO E LAZER - É aquele caracterizado por empreendimentos que tenham como atividade principal o turismo e cujas instalações ocupem área construída inferior a 2.500,00m² (dois mil e quinhentos metros quadrados).

T2 - USO PARA TURISMO DE GRANDE PORTE - É aquele caracterizado por empreendimentos que tenham como atividade principal o turismo e cujas instalações ocupem área construída igual ou superior a 2.500,00 m² (dois mil e quinhentos metros quadrados).

ANEXO II

ZONAS DE USO	USO	ÍNDICES URBANÍSTICOS										
		FRENTE MÍNIMA DO LOTE (M)	ÁREA MÍNIMA DO LOTE (M²)	RECUSOS (M)			T.O.	C.A. BÁSICO	C.A. MÁXIMO	ALTURA MÁXIMA (H)	I.P.	P.M.
				FRENTE	LATERAIS	FUNDO						
Zona Norte 04 (ZEIS)	R¹,R²,E¹, C¹,T¹,I¹	5,00 m	64,00 m²	(*)	X	X	0,8	2	2	9,00 m	X	X
Zona Norte 05	R¹,R²,R³, C¹,C²,T¹, T²,E¹,E²	15,00 m	450,00 m²	5,00 m	0,0 m p/ H<=6,00 m 1,5 m p/ H>=6,00 m	0,0 m p/ H<=6,00 m 3,0 m p/ H>= 6,00 m	0,6	1	2	12,00 m	0,06	0,2

(*) Obedece o alinhamento da maioria das edificações existentes

T.O. - Taxa de ocupação

C.A. - Coeficiente de aproveitamento

I.P. - Índice de permeabilidade

P.M. - Permanência mínima

Obrigado